Amtsblatt

der k. k.

Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag abends.

Nr. 51. Dienstag, den 27. Juni 1893. Jahrgang II.

Pränumerationspreise: Für Wien: ohne Zustellung ganzjährig 6 fl., halbjährig 3 fl. „ „ mit Zustellung ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr. | Für die Provinz: ganzjährig 8 fl., halbjährig 4 fl.

Einzelnexemplare à 10 kr. im Redactionslocale im Rathhause.

Gemeinderath.

Stenographischer Bericht

über die **öffentliche** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom **23. Juni 1893** unter dem Vorsitze des Vice-Bürgermeisters Dr. Albert Richter.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Die Versammlung ist beschlussfähig, die Sitzung ist eröffnet.

1. Ich habe die Ehre, bekanntzugeben, dass Herr Gem.-Rath Rosenstingl wegen schwerer Erkrankung seiner Frau sein Ausbleiben von der heutigen Sitzung entschuldigt.

Herr Gem.-Rath Dr. Nechansky ist ebenfalls verhindert zu erscheinen.

2. Urlaube wurden bewilligt Herrn Gem.-Rath Dr. Friedjung in der Dauer von drei Wochen, Herrn Gem.-Rath Schenzel in der Dauer von vier Wochen.

Herr Gem.-Rath Dobeš ersucht um Ertheilung eines Urlaubes in der Dauer von sechs Wochen; die Versammlung erhebt wohl keine Einwendung dagegen? (Niemand meldet sich.) Der Urlaub ist bewilligt.

3. Ich habe die Ehre das Resultat der Wahlen in den Bezirksschulrath, in die Commission für die Verkehrsanlagen und in die Commission für die Bemessung der Militärtaxe pro 1893 mitzutheilen.

In den Bezirksschulrath erscheinen gewählt:

Herr Gem.-Rath Winkler mit 66 Stimmen,

Herr Gem.-Rath Dr. Nechansky mit 65 Stimmen,

Herr Janotta mit 64 Stimmen.

Die nächstmeisten Stimmen entfielen auf Herrn Gem.-Rath Sebastian Grünbeck und Herrn Gem.-Rath Latschka je 35, auf Herrn Gem.-Rath Hipp 34 Stimmen; 2 Stimmzettel waren leer, je 1 Stimme entfiel auf die Herren Gem.-Räthe Tagleicht, Winker und Vincenz Wessely.

In die Commission für die Verkehrsanlagen wurden bei Abgabe von 102 Stimmzetteln gewählt:

Der Herr Bürgermeister mit 69, Herr Gem.-Rath Boschan mit 70 Stimmen, Herr Gem.-Rath Josef Müller mit 64 Stimmen — diese drei zu Mitgliedern der Commission; zu Ersatzmännern die Herren Gem.-Räthe Stiaßny mit 69, Wurm mit 67 Stimmen. Die nächstmeisten Stimmen erhielt Herr Gem.-Rath Hörmann mit 30, die übrigen Stimmen zersplitterten sich.

In die Commission zur Bemessung der Militärtaxe wurden pro 1893 bei Abgabe von 66 Stimmen die von mir zu verlesenden 38 Mitglieder und 19 Ersatzmänner mit je 66 Stimmen gewählt, und zwar:

I. Bezirk: Pleban Franz, Bezirksvorsteher-Stellvertreter, Schlink Karl, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Schack Adolf Wilhelm, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

II. Bezirk: Schwab Karl, Bezirksvorsteher-Stellvertreter, Debes Johann, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Hartung Ernst Friedrich, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

III. Bezirk: Schober Johann, Bezirksvorsteher, Zerza Josef, Bezirksvorsteher-Stellvertreter, als Mitglieder; Wagner Karl, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

IV. Bezirk: Wanek Ignaz, Bezirksvorsteher-Stellvertreter, Deifel Josef, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Petschacher Rudolf, Hausbesitzer, als Ersatzmann.

V. Bezirk: Rasch Johann, Bezirksausschuss, Schwarz Josef, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Jaekl Kaspar, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

VI. Bezirk: Glas Karl, Bezirksausschuss, Bankmann Josef, Hausbesitzer, als Mitglieder; Fuchs Karl, Hausbesitzer, als Ersatzmann.

VII. Bezirk: Lukschanderl Franz, Bezirksausschuss, Nießner Anton, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Kreibich Heinrich, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

VIII. Bezirk: Resch Hermann, Bezirksausschuss, Rankel Josef, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Jell Josef, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

IX. Bezirk: Strobl Ferdinand, Bezirksausschuss, Breitkopf Franz, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Czerny Franz, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

X. Bezirk: Pabeschitz Matth., Bezirksvorsteher-Stellvertreter, Braun Leonhard, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Koller Michael, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XI. Bezirk: Koch Josef, Gemeinderath, Seidler Wilhelm, Gemeinderath, als Mitglieder; Klein Johann, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XII. Bezirk: Skorepa Adalbert, Bezirksvorsteher, Ftaznick Josef, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Pomberger Franz, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XIII. Bezirk: Schmidt Anton, Bezirksausschuss, Weinrother Ferdinand, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Schäfer August, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XIV. Bezirk: Holocher Friedrich, Bezirksvorsteher, Grestenberger Leopold, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Kuntner Karl, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XV. Bezirk: Jungwirth Karl, Bezirksausschuss, Zetschok Amand, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Hackl Andreas, Bezirksvorsteher-Stellvertreter, als Ersatzmann.

XVI. Bezirk: Mayr Karl, Bezirksvorsteher-Stellvertreter, Böhme Ernst, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Rautenstrauch Karl, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XVII. Bezirk: Rand Josef, Obmann des Armeninstitutes, Gassenmeier Karl, Bezirksausschuss, als Mitglieder; Schwach Johann, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XVIII. Bezirk: Oberwimmer Ferdinand, Baumeister, Lerchenfelder Anton, Cafétier, als Mitglieder; Schneider Anton, Bezirksausschuss, als Ersatzmann.

XIX. Bezirk: Pschirer Franz, Glaser, Langweber Peter, Zuckerbäcker, als Mitglieder; Marcus Franz, Hausbesitzer, als Ersatzmann.

4. Am 20. Juni hat Herr Gem.-Rath Brauneiß folgende Interpellation an den Herrn Bürgermeister gerichtet:

„Ich habe am 17. Juli 1891 den Antrag eingebracht, es mögen mit dem hohen k. k. Militärärar Verhandlungen eingeleitet werden wegen einer Verkehrsstraße über das Schmelzer Exercierfeld zur Verbindung der Bezirke XIV, XV und XVI." Es wird um das Schicksal dieses Antrages gefragt.

Ich habe die Ehre, zu erwidern, dass dieser Act seitens des Magistrates am 24. Juli 1891, sub Zahl 276.211, dem Stadtbauamte zur Äußerung zugewiesen worden ist. Die Erledigung beim Stadtbauamte ist seither urgiert worden und wird der Act demnächst an den Stadtrath geleitet werden.

5. In derselben Sitzung hat Herr Gem.-Rath Brauneiß die Anfrage gestellt, warum der von ihm gestellte Antrag, „es sei an die hohe Regierung, an den hohen Landtag und an das hohe Abgeordnetenhaus eine Petition zu richten, dass in Wien eine Hauszinsclassensteuer eingeführt werde", bisher noch nicht der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung unterzogen wurde.

Ich habe die Ehre, darauf zu erwidern, dass dieser Antrag mit Bescheid des Stadtrathes vom 6. Juli 1891 dem Magistrate zur Berichterstattung zugemittelt worden ist und bei demselben dem Departement XIX überwiesen wurde. Infolge des in kurzen Zwischenräumen erfolgten viermaligen Wechsels in der Person des Leiters dieses Departements kam der Antrag daselbst nicht zur Verhandlung. Bei Auflösung des Departements am 31. December 1892 gelangte der Act an das Departement XVII und wird von demselben ehestens zur Vorlage gebracht werden.

6. Herr Gem.-Rath Edlhofer hat folgende Interpellation gestellt (liest):

„In der Sitzung vom 28. October 1892 habe ich einen Antrag auf Erbauung eines neuen, zweckentsprechenden Amtshauses im XVI. Bezirke und Verwendung des bestehenden Amtshauses in der Abelegasse zu einer Volksschule gestellt.

Nachdem sich die Zweckmäßigkeit dieses meines Antrages bei einer heute abgehaltenen Commission wegen Erbauung einer Volksschule sowohl in finanzieller Hinsicht als auch rücksichtlich der Schulverhältnisse als äußerst günstig erwiesen und von den Commissionsmitgliedern beifällig anerkannt wurde, ich aber von dem Schicksale meines ersterwähnten Antrages noch vollständig im Unklaren bin, erlaube ich mir an den geehrten Herrn Bürgermeister folgende dringende Anfrage zu richten:

1. Ist dieser Antrag vom Stadtrathe in Berathung gezogen worden?

2. Wenn ja, wann gedenkt der Herr Bürgermeister diesen heute sehr dringlichen Antrag auf die Tagesordnung des Gemeinderathes zu setzen?"

Ich habe die Ehre, darauf Folgendes zu erwidern:

Der Antrag Edlhofer vom 28. October 1892, betreffend die Erbauung eines neuen, zweckentsprechenden Amtshauses im XVI. Bezirke, sowie betreffend die Verwendung der hiedurch frei werdenden Localitäten für Schulzwecke, wurde mit dem Stadtraths-Bescheide vom 2. November 1892, Z. 6727, dem Magistrate zur Berichterstattung zugemittelt.

Kurz vorher war jedoch der Referent des Magistrats-Departements IV in die Kenntnis gelangt, dass der Magistrat zufolge Stadtraths-Beschlusses vom 4. August 1892, Z. 4721, beauftragt wurde, rechtzeitig Vorschläge dahin zu erstatten, dass vom Schuljahr 1895/96 ab sämmtliche Schulzimmer aus dem Hause Abelegasse Nr. 29 (Amtssitz des magistratischen Bezirksamtes für den XVI. Bezirk) verlegt werden können, damit in diesen Räumen sowohl der Bezirksausschuss sammt dem Ortsschul- und Armenrathe als auch sämmtliche Beamte des magistratischen Bezirksamtes für den XVI. Bezirk untergebracht werden können.

Von diesem Stadtraths-Beschlusse wurde der Schul-Referent des Magistrates mittels Referats-Abschrift vom 8. August 1892, Z. 118.643, in die Kenntnis gesetzt und wurde bei der am 12. Mai d. J. zur M.-Z. 74.692 stattgefundenen Local-Commission constatiert, dass sämmtliche drei bisher im Hause Abelegasse 29 untergebrachten Schulen aus diesem Hause verlegt werden müssen, um den erforderlichen Raum für die Unterbringung sämmtlicher communaler Ämter des XVI. Bezirkes zu gewinnen.

Inzwischen stand beim Gemeinderathe St.-R.-Z. 3815 der Act wegen Erwerbung eines Bauplatzes für die Erbauung eines neuen Schulhauses auf den Frankl'schen Gründen am Habsburgplatze im XVI. Bezirke in Verhandlung, allein dieser Act wurde am 13. Juni 1893 neuerdings an den Magistrat mit der Aufforderung zurückgeleitet, dem Bezirksausschusse und dem Ortsschulrathe die Frage vorzulegen, ob die gegen die Platzwahl geäußerten Bedenken gerechtfertigt seien, beziehungsweise ob ein anderer geeigneter Platz erworben werden soll.

Hierüber fand auf Veranlassung des Wiener Bezirksschulrathes am 20. Juni d. J. eine Local-Commission statt, deren Mitglieder sich unter anderem einhellig für nachstehende Anträge aussprachen:

1. Dass das Schulgebäude XVI., Abelegasse 29, seinem ursprünglichen Zwecke ganz und ausschließlich erhalten, beziehungsweise zurückgegeben werde, und dass ein neues Amtshaus gebaut werde;

2. dass für den Fall, als das städtische Haus XVI., Abelegasse 29, ausschließlich zu Amtszwecken verwendet werden sollte, nichts übrig bleibt, als die schleunigste Erwerbung einer dem aufzulassenden Schulhause (XVI., Abelegasse 29) möglichst benachbarten Realität zum Zwecke der Erbauung eines neuen Schulhauses ins Auge zu fassen.

Ich bitte, die Einläufe zu verlesen.

7. Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer: Herr Gem.-Rath Dr. Lueger richtet eine Anfrage an den Herrn Bürgermeister mit Bezug auf jenen Artikel der „Wiener Zeitung", welcher sich mit der Tramwayfrage beschäftigt hat, folgenden Inhaltes:

In der amtlichen „Wiener Zeitung" wurde in dem nichtamtlichen Theile derselben eine offenbar aus der k. k. Statthalterei stammende Mittheilung veröffentlicht, in welcher der Umstand, dass bisher in der Frage der Überfüllung der Tramway-Waggons nichts geschehen ist, entschuldigt zu werden, ja die Schuld hieran auf die Schultern der Gemeinde zu schieben versucht wird.

Es ist für die gesammte Bevölkerung Wiens jedenfalls von Interesse, zu erfahren, ob die betreffenden Mittheilungen der k. k. n.-ö. Statthalterei auf Richtigkeit beruhen und ob insbesondere dem Gemeinderathe der Stadt Wien irgendeine Verzögerung zur Last fällt.

Es ist dies um so wichtiger, als meines Wissens bisher diesbezüglich ein Referat an den Wiener Gemeinderath nicht erstattet wurde und daher auch der genannte gar nicht in die Lage kommen konnte, irgendeine Entscheidung zu verzögern.

Ich erlaube mir daher, folgende Anfrage zu stellen:

Sind die Mittheilungen von Seite der k. k. Statthalterei in der amtlichen „Wiener Zeitung", betreffend die Überfüllung der Wiener Tramway-Waggons, richtig, beziehungsweise wen trifft das Verschulden an der Verzögerung der Erstattung des Gutachtens?

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich habe die Ehre, darauf zu erwidern:

Am 16. November 1892 fand unter dem Vorsitze des Herrn Statthalters eine Enquêtesitzung statt, welche sich auf die verallgemeinerte Einführung einer neuen Tramwaywagen-Type beschränkte. Da die Wiener Tramway-Gesellschaft ungeachtet der vorher an sie ergangenen Aufforderung bei dieser Enquêtesitzung eine neue Tramwaywagen-Type vorzulegen nicht in der Lage war, so ergieng an sie seitens des Herrn Statthalters eine neuerliche diesbezügliche Aufforderung. Derselben entsprechend erstattete die Gesellschaft im December 1892 eine Äußerung, welche jedoch nicht nur die Frage einer neuen Wagentype, sondern auch jene der Trennung des Ring- vom Radialverkehre behufs Beseitigung der periodischen Überfüllung ihrer Wagen behandelte. Diese Äußerung der Gesellschaft wurde mit Statthalterei-Erlass vom 6. December 1892, Z. 78536, dem Magistrate zugemittelt, der hierüber am 29. März 1893 zur M.-Z. 227284 dem Stadtrathe berichtete.

Da bei einer am 4. Februar 1893 stattgefundenen commissionellen Besichtigung eines Projectswagens der Vertreter der General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen erklärte, dass diese Behörde über Ersuchen der k. k. niederösterreichischen Statthalterei daran sei, über Einführung einer nach ihrer Ansicht entsprechenden Wagentype einen Antrag zu erstatten und dieses Gutachten der k. k. General-Inspection bisher weder dem Magistrate noch der Gemeinde Wien zugekommen ist, war der Stadtrath bisher nicht in der Lage, sich über die Vorschläge der Wiener Tramway-Gesellschaft, die überdies über den Rahmen der bei der ersten Enquêtesitzung aufgeworfenen Fragen hinausgehen, zu äußern. Der Stadtrath konnte sich daher nur mit dem Ersuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft beschäftigen, dahin gehend, ihr zu gestatten, 50 Wagen nach der vorgeschlagenen Type Nr. 208 oder 283 in Betrieb zu setzen und hat diesbezüglich die im Amtsblatte vom 20. Juni 1893, Nr. 49, unter Z. 3527 bezeichneten Beschlüsse vom 13. Juni d. J. gefasst. Es ist daher der Umstand, dass eine Äußerung der Gemeinde Wien bezüglich der Tramwaywagen-Type bislang nicht abgegeben werden konnte, lediglich darauf zurückzuführen, dass die k. k. niederösterreichische Statthalterei es bisher unterließ, das maßgebende Gutachten der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen der Gemeinde Wien zur Kenntnis zu bringen.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

8. Interpellation des Gem.-Rathes Sauerborn:

In der Gemeinderaths-Sitzung vom 15. März 1888 stellte ich den wohlbegründeten Antrag, dass die Erlachgasse, X. Bezirk, welche durch die Planke der Tramway von der Laxenburgerstraße abgesperrt ist, eröffnet werde.

Dieser Antrag wurde damals der II. Section zur Vorberathung zugewiesen. Nachdem zwei Jahre verflossen, ohne dass darüber im Gemeinderathe referiert wurde, stellte ich in der Gemeinderaths-Sitzung vom 7. März 1890 an den Herrn Bürgermeister eine Anfrage und ersuchte, dass endlich über meinen Antrag im Plenum des Gemeinderathes Bericht erstattet werde. Infolge dessen wurde auch schon in der Sitzung vom 14. März 1890 über diesen Antrag im Gemeinderathe berathen.

Es wurde auch die Eröffnung der Erlachgasse als dringend nothwendig anerkannt und vom Gemeinderathe der Beschluss gefasst:

„Es sei der Magistrat zu beauftragen, wegen Erwerbung des betreffenden Straßengrundes mit der Tramway-Gesellschaft zu verhandeln."

Seither sind nun drei Jahre verflossen, ohne dass bis heute etwas darüber gehört wurde, während das Drängen der Bevölkerung auf Eröffnung dieser Gasse immer dringender wird, so dass dieselbe unmöglich länger hinausgeschoben werden kann, sollen nicht die dortigen Hausbesitzer und Geschäftsleute total zugrunde gehen.

Ich erlaube mir daher an den Herrn Bürgermeister die Anfrage:

1. Wurden von Seite des Magistrates mit der Tramway-Gesellschaft Unterhandlungen gepflogen, und in welchem Stadium befinden sich dieselben?

2. Wenn nicht, ist der Herr Bürgermeister geneigt, den Beschluss des Gemeinderathes vom 14. März 1890 zur Ausführung zu bringen und dahin zu wirken, dass die Erlachgasse endlich eröffnet werde?

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wird in der nächsten Sitzung beantwortet.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

9. Interpellation des Gem.-Rathes Djörup:

Hochgeehrter Herr Bürgermeister!

In den gestrigen Wiener Tagesblättern war zu lesen, dass die provisorische Holzbrücke zwischen dem II. und III. Bezirke bereits dem Verkehre übergeben wurde.

Nachmittags enthielten alle Blätter die Nachricht, dass die Brücke wegen mangelhafter Pflasterungsarbeit polizeilich abgesperrt wurde.

Nachdem ich mich von der Absperrung überzeugt habe, erlaube ich hiemit anzufragen:

ob der hochgeehrte Herr Bürgermeister geneigt sei, gegen den betreffenden Herrn Ingenieur oder Oberingenieur, welcher die Bauführung über hatte und unter dessen Ägide solche nachlässige Arbeit ausgeführt wurde, das Disciplinarverfahren einzuleiten und gegen die betreffenden schuldigen Personen exemplarische Strenge walten zu lassen, denn es ist nicht gleichgiltig, wo uns von Seite der Verkehrsanlagen-Commission so und so viel Bauten zur selbstständigen Ausführung übertragen werden, dass bei unseren Arbeiten

eine solch nachlässige Durchführung (um nicht Schlamperei zu sagen) Eingang findet.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Es wird, soweit diese Emanation als Interpellation behandelt werden kann, dieselbe in der nächsten Sitzung beantwortet werden.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

10. Antrag des **Gem.-Rathes Eigner** und Genossen:

Es sollen die Eröffnung der Mitterberggasse und Antongasse bis zur verlängerten Gersthofer Hauptstraße im Interesse des großen Verkehrs gleich durchgeführt und die ganzen Straßenbreiten eingehalten werden. Die Niveauherstellung in der Mitterberggasse von der Rosensteingasse bis zur Gersthofer Hauptstraße, dann in der Antongasse von der Rokitanskygasse bis zur Gersthofer Hauptstraße wäre sogleich durchzuführen. Die beiden oben angeführten, zu eröffnenden Gassen, Rinnsal sammt Saumschar und die Straßenübergänge wären zu pflastern, die Straßen und Trottoirs mit einem Plattel-Kiesschotter oder Schlägschotter, mit den bei Um- oder Neupflasterungen gewonnenen alten Schottermaterialien zu beschottern, sowie die nöthigen Wasserläufe herzustellen.

Die beiden Gassen von der Rosensteingasse bis zur Gersthofer Hauptstraße wären mit Gasflammen zu beleuchten, um die Sicherheit der Passanten zu fördern und den Verkehr in den Nächten und zur Winterszeit zu erleichtern, sowie um auch Unglücksfälle zu verhindern.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Die Angelegenheit, welche in diesem Antrage berührt ist, war schon Gegenstand eines Referates im Stadtrathe. Ich werde Sorge tragen, dass dasselbe ehebaldigst hier erstattet wird. Es sind nur noch Verhandlungen mit den Grundeigenthümern — wie bekannt, gehört diese Fläche der Wienerberger Ziegelgewerkschaft — zu führen und dann wird es möglich sein, den Wünschen des Bezirkes sobald als thunlich zu entsprechen.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

11. Antrag des **Gem.-Rathes Buschan** und Genossen:

Es ist besonders in der letzten Zeit oft vorgekommen, dass Professionsbettler durch geschickte Manipulationen in den kürzesten Zeiträumen von vier oder fünf verschiedenen Armenräthen sogenannte Aushilfen angewiesen und von den betreffenden Armen-Institutscassen auch ausbezahlt erhielten. Dies ist nur dadurch möglich, dass solche Personen in dem Besitz der verschiedenartigsten Heimats-Documente, als: Heimatsschein, Arbeitsbuch, Conscriptionsamts- und Volkszählungs-Ausweis sich befinden, worauf sie sich abwechselnd die erhaltenen Aushilfen bestätigen lassen.

Besonders oft werden hiezu die Conscriptionsamts- und Volkszählungs-Ausweise, welche jederzeit kostenlos zu erhalten sind, verwendet.

Um nun solche Übelstände, wodurch die große Zahl wirklich verschämter und hilfsbedürftiger Armer beeinträchtigt wird, auf die Dauer abzustellen, beantragt der Gefertigte,

die Einführung einheitlicher Aushilfe-Bestätigungs-Blankette, welche nur im städtischen Armen-Departement erhältlich sein sollen, und über deren Ausfolgung genaue Controle ausgeübt werden müsste.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

12. Antrag des **Gem.-Rathes Brauneiß** und Genossen:

Der Auslaufbrunnen vor dem Hause Nr. 61 im XIV. Bezirk, Märzstraße, steht auf einem sehr ungünstigen Ort und es ist nur Wunder zu nennen, dass daselbst nicht schon das größte Unglück geschehen ist, da an diesem Platz die Biegung der Dampftramway ist.

Nachdem jetzt gerade die Rohrlegungen zur Einleitung des Wassers in die Häuser stattfindet, so könnte bei dieser Gelegenheit obiger Auslaufbrunnen umgesetzt werden, und ich erlaube mir daher den Antrag zu stellen:

Der löbliche Gemeinderath wolle beschließen, dass der Auslaufbrunnen vor dem Hause Nr. 61, XIV., Märzstraße in die Huglgasse versetzt werde.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

13. Antrag des **Gem.-Rathes Brauneiß:**

Ich wurde von der Centralleitung des katholischen Schulvereines für Österreich ersucht, beiliegendes Ansuchen dem löblichen Gemeinderathe zu unterbreiten. Der katholische Schulverein hat heute schon in seinen errichteten Privatschulen eine Anzahl von 363 Schülern, welche sich immer vermehrt.

Wenn in Betracht gezogen wird, dass die Commune Wien auch für diese Schülerzahl die nothwendigen Localitäten beistellen und für die Erhaltung derselben sorgen müsste, so wäre dies schon ein bedeutender Betrag. Ein weiterer Umstand wäre die Beistellung der Lehrkräfte sammt Quartiergeldern 2c., was alles mit Kosten verbunden ist. Nachdem so viele andere Vereine in munificenter Weise vom löblichen Gemeinderathe subventioniert werden und der katholische Schulverein wirklich gemeinnützige Zwecke verfolgt, so erlaube ich mir, den Antrag zu stellen:

Der löbliche Gemeinderath wolle beschließen, dem katholischen Schulverein für Österreich eine angemessene Subvention zu bewilligen.

Die Eingabe des katholischen Schulvereines lautet:

Hochlöblicher Gemeinderath der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Die ergebenst gefertigte Centralleitung des katholischen Schulvereines für Österreich beehrt sich hiemit, das ergebene Ansuchen um eine Subvention für den katholischen Schulverein zu unterbreiten und begründet diese Bitte in folgender Weise. Erstens unterhält dieselbe im I. Bezirke Wiens, Schulerstraße 20, eine vierclassige mit öffentlichem Recht versehene Privat-Volksschule für Knaben. An dieser wirken fünf Lehrer und ein Katechet und werden darin gegenwärtig 89 Schüler unterrichtet. Zweitens im II. Bezirke Wiens, Circusgasse 33, unter der Leitung der ehrwürdigen Marienbrüder ein fünfclassige Knaben-Volksschule mit öffentlichem Recht mit fünf Lehrern und 152 Schülern. Drittens eine fünfclassige Volksschule für Knaben im XVIII. Bezirke Wiens, Währing, Michaelerstraße 10, an welcher derzeit vier Classen bestehen und die fünfte Classe im September d. J. eröffnet werden wird. Die Schülerzahl beträgt gegenwärtig 122 Schüler.

In allen drei genannten Schulen besorgt demnach der katholische Schulverein den Unterricht für 363 Schüler aus der Bevölkerung Wiens. Da aus diesen Daten zur Genüge hervorgeht, dass die löbliche Gemeindevertretung von Wien durch den Bestand dieser Privatschule eine nicht unbedeutende Geldsumme erspart, weil in dem Falle des Nichtbestehens dieser Schulen die obgenannte Schülerzahl in den öffentlichen Schulen unterrichtet werden müsste, so erlaubt sich die ergebenst gefertigte Centralleitung einen löblichen Gemeinderath der Stadt Wien um eine Subvention umsomehr zu ersuchen, als von demselben bereits eine Reihe von katholischen wie akatholischen Privatschüler aus gleichem Grunde unterstützt wird.

Überdies erlaubt sich die hochachtungsvoll gezeichnete Centralleitung als weiteren Grund für die Unterstützung ihrer Schulen auf den Umstand anzuführen, dass laut des Staats-Grundgesetzes vom 21. December 1867, Art. XVII, und des darauf basierenden § 68 des Reichs-Volksschulgesetzes vom 14. Mai 1869 den Katholiken das Recht zur Errichtung von katholischen Privatschulen zusteht, somit auch die bereits bestehenden vorgenannten Schulen des katholischen Schulvereines auf vollkommen verfassungsmäßiger und legaler Grundlage beruhen.

Im Vertrauen auf den Gerechtigkeitssinn Einer löblichen Gemeindevertretung sieht die ergebenst unterzeichnete Centralleitung der Genehmigung ihres Ansuchens um eine Subvention zuversichtlich entgegen.

Schriftführer Gem.-Rath K. M. Mayer (liest):

14. Antrag des **Gem.-Rathes Steiner:**

Mit Bezug auf die von mir unter einem überreichten Petitionen der Grund- und Wirtschaftsbesitzer der Stadt Wien und mit Rücksicht auf die im heurigen Jahre vorgekommenen böswilligen Culturschädigungen, erlaube ich mir folgenden Antrag zu stellen:

Der löbliche Gemeinderath wolle beschließen:

„1. Es seien für die Zeit vom 1. Mai bis 1. November eines jeden Jahres in den ländlichen Bezirkstheilen der Stadt Wien, zum Schutze der Culturen, Flurhüter auf Kosten der Gemeinde zu bestellen.

2. Bezüglich der Zahl der in den einzelnen Bezirken aufzunehmenden Flurhüter sei das Gutachten der Bezirksvertretungen ehestens einzuholen, wobei berücksichtigt werden möge, dass in den weinbautreibenden Bezirken vom 10. August an eine Vermehrung der Hüter einzutreten hat.

3. Die Flurhüter seien von den magistratischen Bezirksämtern über Vorschlag des Bezirksausschusses aufzunehmen, zu beeiden, mit Legitimationskarten, sowie Handwaffen zu versehen, und mit Rücksicht auf die nicht das ganze Jahr andauernde Verwendung entsprechend zu besolden, und zwar im Hinweis auf den zu leistenden Nachtdienst und auf die Gefährlichkeit des Dienstes mit 1 fl. 80 kr. per Tag.

4. Den Sommerparteien und anderen im Bezirke ansässigen vertrauenswürdigen Personen seien von den magistratischen Bezirksämtern oder von den in den ehemaligen Ortsgemeinden domicilierenden Bezirksausschüssen Passierscheine für die verbotenen Wege während der Zeit der Weinreife gegen Erlag eines Betrages von 1 fl. auszufolgen; die erlösten Beträge seien der städtischen Hauptcassa als theilweise Entschädigung für die Kosten der Flurschützer zuzuführen.

5. Die Schulleitungen seien zu ersuchen, die Schüler entsprechend aufzuklären und zu instruieren, dass Devastierungen und Beschädigungen von Culturen durch muthwilliges Betreten sowie das Abreißen von Obst unstatthaft und strafbar seien.

6. An die k. k. Polizei-Direction sei das Ersuchen zu richten, die Flurhüter in der Ausübung ihres Amtes durch die Sicherheitswache nach Thunlichkeit zu unterstützen.

7. Die Flurhüter seien mit genauen Instructionen in Bezug auf die Ausübung ihres Amtes zu versehen, wobei auf die Aufrechthaltung des nothwendigen Verkehres Rücksicht zu nehmen ist, und seien auch diesbezüglich die Wohlmeinungen und Vorschläge der Bezirksvertretungen einzuholen.

8. Ferner seien in den ländlichen Bezirkstheilen unverzüglich, u. zw. in den besonders gefährdeten Gegenden, ohne die weiteren Verfügungen, betreffend den Flurschutz abzuwarten, Warnungstafeln in möglichst großer Zahl, mit entsprechenden Aufschriften anzubringen.

9. Der Flurschutz habe vom 1. Mai 1894 an in Wirksamkeit zu treten; für das Jahr 1893 aber sei mit thunlichster Beschleunigung ein Provisorium zu schaffen, damit vom 1. August 1893 an Flurhüter in den ländlichen Bezirkstheilen in Function treten können.

10. Der vorliegende Antrag sei dem Magistrate mit dem Auftrage, binnen 14 Tagen an den Stadtrath zu berichten, zuzuweisen, und der Stadtrath werde ersucht, noch im Laufe des Monates Juli dem Gemeinderathe die geeigneten Vorschläge zu erstatten."

Der Antrag wird unterstützt von den Gemeinden Währing, Weinhaus, Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift am Walde, Salmannsdorf, Ober-Sievering, Unter-Sievering, Ober-Döbling, Unter-Döbling, Grinzing, Heiligenstadt, Nussdorf, Kahlenbergerdorf, Neuwaldegg, Ober-St. Veit und Dornbach."

Die Petitionen lauten:

Löblicher Gemeinderath der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien!

Die ergebenst gefertigten Grund- und Wirtschaftsbesitzer des erweiterten Gemeindegebietes der Stadt Wien gestatten sich die nachstehend begründete Bitte dem löblichen Gemeinderathe zu unterbreiten.

Es ist eine allgemeine Klage der Landwirte in den neuen Bezirken, dass die Fluren, welche den Besitz und den einzigen Erwerb derselben bilden, den Verwüstungen seitens der nicht landwirtschafttreibenden Bevölkerung schutzlos preisgegeben sind.

Als die Vereinigung der Vororte mit Wien noch nicht vollzogen war, wurde von den einzelnen Gemeindevorstehungen das möglichste aufgeboten, um der Devastierung der Felder, Wiesen und Weingärten wirksam entgegenzutreten.

In Grinzing beispielsweise war von Mai bis September ein Flurhüter von der Gemeinde bestellt, welcher vom September an im Vereine mit mehreren anderen Hütern die Beschützung der Weingärten bis zur Reifezeit besorgte.

In Nussdorf war gleichfalls ein Flurhüter von der Gemeinde besoldet und wurden die Kosten durch eine kleine Umlage auf die Grundstücke hereingebracht.

In Ober- und Unter-Döbling war der Flurhüter von der Gemeinde angestellt und bezahlt.

In vielen anderen Gemeinden theilten sich die Gemeindevertreter freiwillig in die Beaufsichtigung der Fluren während des Sommers. Beinahe jede Gemeinde hatte 15 bis 18 Gemeindeausschüsse, welche, größtentheils selbst Wirtschaftsbesitzer, es als ihre Pflicht erachteten, mit ihrer Autorität als gewählte Functionäre der Gemeinde für den Schutz der Fluren einzutreten.

Die Aufsicht war früher besonders in Ansehung der Weingärten leichter als heute, weil beinahe überall geschlossene Weingebiete bestanden, welche besser überwacht werden konnten.

Durch die Verheerungen der Reblaus wurden vielfach andere Culturen in die vormals geschlossenen Gebiete eingeschoben, welche schon wegen ihres geringeren Wertes vom Publicum nicht genügend respectiert werden. — Aber gerade die noch bestehenden Weingärten, die zum großen Theile heute Neuanlagen mit amerikanischen Reben darstellen, bedürfen des größtmöglichsten Schutzes.

Diese Rebenanlagen bilden das Resultat unsäglicher Mühe und vielen Fleißes, sie repräsentieren vermöge des Capitals, welches in denselben investiert erscheint, einen hohen Werth, sie sind der Hoffnungsanker von Hunderten von Weinhauern, welche ihre Existenz erhalten wollen.

Allein auch die Besitzer von Wiesen, Äckern und Feldern sind ja häufig genug auf den kargen Ertrag ihrer Grundstücke zu ihrem Lebensunterhalte angewiesen.

Wie schwer werden nun die Landwirte getroffen, wenn, wie es leider nur zu oft vorkommt, einige übermüthige Ausflügler aus Unverstand oder Böswilligkeit in wenigen Minuten das vernichten, was der Landmann in vielen Wochen oder Monaten, ja wie es bei den Neuanlagen der Weingärten der Fall ist, in mehreren Jahren, vielleicht mit dem Aufwande des letzten Restes seines Vermögens und mit unbeschreiblicher Mühe und Sorgfalt hergestellt hat!

Und nicht einmal Unverstand oder böser Wille spielt hier stets eine Rolle; die Professoren und Lehrer der Schulen geben den Schulkindern in gewiss wohlmeinender Absicht den Auftrag, diese oder jene Blumen oder Pflanzen und auch Obstblüthen in die Schule zu bringen. Und die Kinder eilen in ihren freien Stunden fröhlich hinaus ins Grüne und suchen eifrigst jene Pflanzen, welche sie dem Lehrer bringen sollen. Sie achten nicht darauf, dass sie durch das Betreten einer Wiese oder eines Ackers Schaden anrichten, dass sie durch das Abreißen von Blüthenstämmen junge Bäume ruinieren, sie glauben vielmehr in treuer Pflichterfüllung ihren Wissenskreis zu vergrößern.

Die Landwirte sind weit davon entfernt, der Erforschung der Natur seitens der Jugend hinderlich in den Weg zu treten, was sie wünschen, ist lediglich, dass der Schuljugend in dieser Beziehung von den Lehrern genaue Instructionen und Warnungen ertheilt werden mögen.

Seit der Einverleibung der Vororte sind den Landwirten, insbesondere den Weinproducenten durch die Verzehrungssteuer neue Lasten auferlegt worden. Schier unmöglich ist es heute denselben, den Anforderungen des Staates und der Gemeinde gerecht zu werden.

Andererseits bezieht die Gemeinde Wien im Vergleiche zu den früher bestandenen kleinen Gemeinden infolge der städtischen Zuschläge zur Verzehrungssteuer größere Einnahmen von den Weingartenbesitzern, und die Gemeinde hat daher auch ein erhöhtes Interesse und die moralische Verpflichtung, die Ertragfähigkeit der Culturen zu schützen. Auch ist die Commune selbst Besitzerin zahlreicher Alleeanlagen und Grundstücke in den neuen Bezirken, welche gegenwärtig des Schutzes gleichfalls vollständig entbehren.

Die Grundbesitzer selbst sind nicht in der Lage, Flurhüter zu bestellen und zu besolden, denn selbst dann, wenn es gelingen würde, sämmtliche Interessenten zur freiwilligen Beitragsleistung heranzuziehen, hätten die bestellten Flurwächter nicht jene Autorität, welche zur erfolgreichen Ausübung ihres Amtes unbedingt erforderlich wäre.

Mit Rücksicht auf die dargestellten Verhältnisse stellen die Gefertigten vertrauensvoll die Bitte:

Der löbliche Gemeinderath wolle beschließen, es seien vom 1. Mai bis Ende October eines jeden Jahres auf Kosten der Gemeinde Flurhüter für die ländlichen Gebietstheile der Stadt Wien zu bestellen und an den geeigneten Orten Warnungstafeln mit entsprechenden Aufschriften in möglichst großer Zahl anzubringen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Diese Anträge werden geschäftsordnungsmäßig behandelt werden.

Wir gelangen zur Tagesordnung.

Ich ersuche Herrn Gem.-Rath Dr. Vogler, zu referieren.

15. Referent Gem.-Rath Dr. Vogler: Zahl 3937. Der Antrag steht auf der Tagesordnung. Es haben im XVII. Bezirke einige Ergänzungswahlen für den Bezirksausschuss stattgefunden. Bei der Wahl im 3. Wahlkörper wurden 448 giltige Stimmzettel abgegeben. Hievon entfielen auf Herrn Karl Kretschek, Trödler und Hausbesitzer, 438. Derselbe erscheint somit, nachdem die absolute Mehrheit 225 ist, zum Bezirksausschuss gewählt. Im 2. Wahlkörper wurden 190 Stimmzettel abgegeben, von denen 188 für giltig erklärt wurden. Es entfielen auf Herrn Josef Franz, Bürgerschullehrer, 182, auf Herrn Johann Reisinger, Gastwirt und Hausbesitzer, 180 Stimmen. Nachdem hier zwei Ergänzungswahlen vorzunehmen waren, so erscheinen diese beiden Herren mit einer die absolute Mehrheit übersteigenden Majorität gewählt.

Im 1. Wahlkörper waren zwei Ergänzungswahlen vorzunehmen. Es wurden 47 giltige Stimmzettel abgegeben, die absolute Mehrheit betrug 24. Es erhielt Herr Ferdinand Bittermann, Hausbesitzer, 46, Herr Josef Hanke, Gemischtwaren-Verschleißer, 44 Stimmen. Dieselben erscheinen somit gewählt. Der Stadtrath

beantragt, diese Wahlen in Gemäßheit des § 21 der Gemeinde-Wahlordnung zu genehmigen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Es ist nicht der Fall. Ich bitte jene Herren, welche dem Referenten-Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Derselbe ist angenommen.

Beschluss: Die Wahl der Herren Karl Kretschek, Josef Franz, Johann Reisinger, Ferdinand Bittermann und Josef Hanke aus dem 1., 2. und 3. Wahlkörper zu Mitgliedern des Bezirksausschusses des XVII. Gemeindebezirkes wird gemäß § 21 der Wahlordnung bestätigt.

16. Referent Gem.-Rath Ritt. v. Neumann: Zahl 3380. Der Antrag ist auf der gedruckten Tagesordnung. Es handelt sich um einen Zuschusscredit für die Adaptierungsarbeiten in dem Hause II. Bezirk, Wintergasse 14, welches Object vom Gemeinderathe behufs Errichtung einer Doppel-Volksschule bereits gemietet wurde. Der geehrte Gemeinderath hat am 8. Februar d. J. beschlossen, dieses Object zu mieten, und hat weiters den Beschluss gefasst, dass, im Falle die Miete verlängert, das heißt eine längere Miet-dauer stipuliert werden würde, auch noch gewisse Einrichtungen in der Schule vorzunehmen seien. Die Verlängerung der Miete von $3^1/_2$ auf 6 Jahre ist mit dem Rechte zugestanden worden, dass die Gemeinde nach Ablauf von 6 Jahren auf weitere 3 Jahre mieten könne. Die Einrichtungen, welche nun gemacht werden sollen, beziehen sich auf die Einführung der Gas- statt der Petroleum-beleuchtung, auf eine bessere Einrichtung und Vermehrung der Aborte und auf die Ausführung von Ventilations-Füllöfen. Die Kosten hiefür veranlassen, dass ein Zuschusscredit von 9600 fl. beantragt werden muss, und bitte ich um Genehmigung dieses Zuschusscredites.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Keine Einwendung? Angenommen.

Beschluss: Zur Ausführung der mit Gemeinderaths-Beschluss vom 8. Februar 1893, Z. 597, angeordneten Herstellungen (Ventilationseinrichtung, Gasbeleuchtung ꝛc.) in dem zur Unterbringung einer Doppel-Volksschule gemieteten Hause II., Wintergasse 14, wird ein Zuschuss-credit in der Höhe von 9600 fl. zur Ausg.-Rubr. XLIII 2 bewilligt.

17. Referent Gem.-Rath Wurm: Zahl 3984. Der Gegenstand und auch der betreffende Antrag stehen auf der heutigen Tagesordnung. Es handelt sich um die Renovierung der Kanzlei-Localitäten des Bezirksausschusses im IX. Bezirke und der im Gemeindehause daselbst befindlichen Localitäten, welche dem Armenrathe zugetheilt sind. Alle diese Localitäten, sowohl die des Bezirks-ausschusses als die des Armeninstitutes, sind in sehr reparatur-bedürftigem Zustande; Malerei, Tapezierungen, Fußböden, Anstrich ꝛc. müssen gründlich renoviert werden. Es ist keine sehr erhebliche Summe hiefür nothwendig, sie beträgt im ganzen 831 fl. 45 kr. Es ist aber leider keine Bedeckung mehr vorhanden, nachdem die betreffende Rubrik XII 4 d bereits erschöpft ist; es ist daher nothwendig, zu dieser Rubrik einen Zuschusscredit in der Höhe von 831 fl. 45 kr. zu bewilligen. Ich bitte um Ihre Zustimmung.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand das Wort? (Niemand meldet sich.) Keine Einwendung? Der Antrag ist angenommen.

Beschluss: Für die Renovierung der Kanzleilocalitäten des Bezirksausschusses und des Armeninstitutes im Gemeindehause des IX. Bezirkes wird zur Ausgabs-Rubrik XII 4 d ein Zuschusscredit in der Höhe von 831 fl. 45 kr. bewilligt.

18. Referent Gem.-Rath Dr. Lederer: Den Herren ist bekannt, dass verschiedene Anträge bezüglich der Wasserzufuhr in den neu einbezogenen Bezirken gestellt worden sind. Der Stadtrath hat sich in dieser Richtung bestimmt gefunden, den gestellten Anträgen in ihrer großen Mehrzahl zu entsprechen und ist dafür Vorsorge getroffen, dass auch in Unter-St. Veit, Lainz, Speising, Neu-Hietzing und Grinzing die Wasserzufuhr erfolgt. Die vermehrten Ausgaben, sowie überhaupt die Ausgaben für die Wasserzufuhr haben den für das heurige Jahr eingestellten Betrag von 18.000 fl. schon nahezu erschöpft, und es ist daher für den Rest dieses Sommers ein weiterer Betrag von 20.000 fl. nothwendig. Der Stadtrath beantragt daher, zu dem Betrage, der bereits im Budget eingestellt wurde, einen Zuschusscredit von 20.000 fl. zu bewilligen. Ich bemerke, dass die täglichen Auslagen circa 140 fl. ausmachen werden und dass, wenn man, wie bisher, die Versorgung der neuen Bezirke mit Trinkwasser auch weiterhin durchführen will, dieser Zuschusscredit unbedingt nothwendig sein wird. Ich glaube, dass er vielleicht nicht einmal ausreicht. Ich bitte Sie, diesem Antrage Ihre Zustimmung zu ertheilen.

Gem.-Rath Steiner: Ich will mich nicht gegen das Referat wenden, sondern will nur einige Beschwerden der Bevölkerung jener Ortschaften, in denen die Wasserzufuhr durchgeführt wird, vorbringen. Es scheint bei den Mitgehern, die das Wasser an die Parteien abgeben, eine eigene Protectionswirtschaft geübt zu werden. Es sind mir diesbezüglich aus Neuwaldegg und aus Unter-Sievering Beschwerden zugekommen. Wer ein Trinkgeld gibt, bekommt ein ganzes Schaffel Wasser, und wer keines gibt, bekommt keines. Es sind Gassen, wo zwei bis drei Häuser sind, bei denen der Wagen zwei bis drei Minuten stehen bleiben soll. Er bleibt aber nicht stehen. Sie läuten dort nur, fahren durch und, oben angekommen, haben sie das Wasser nicht verbraucht und lassen es in den Canal laufen. Diese Beschwerden hört man täglich.

Ich habe mich aber speciell wegen eines anderen Falles zum Worte gemeldet. In der Gemeinde Unter-Sievering sind zwei Gemeinde-Brunnen. Die Hausbesitzer in der Nähe, welche aus diesen Brunnen das Wasser entnehmen, müssen jährlich den Betrag von 5 fl. bezahlen. Ich glaube nun, dass es nicht am Platze ist, eine Gebür von den Hausbesitzern einzuheben, wenn den anderen das Wasser unentgeltlich zugeführt wird. Ich will nun diesbezüglich einen Antrag stellen und bitte Sie, denselben zu unterstützen, damit er dem Stadtrathe zugewiesen werde. Mein Antrag lautet:

„Von den Hausbesitzern in der ehemaligen Gemeinde Unter-Sievering ist eine Gebür für die Wasserentnahme aus den Gemeinde-brunnen nicht mehr einzuheben."

Ich bitte um Ihre diesbezügliche Unterstützung.

Referent: Ich habe darauf zu bemerken, dass diese Beschwerden auch dem Stadtrathe bekannt geworden sind und dass der Stadtrath darum den weiteren Beschluss gefasst hat, sowohl die magistratischen Bezirksämter als auch die Bezirksausschüsse anzugehen, diese Wasserzuweisung auf das strengste zu überwachen und zu controlieren.

Was den anderen Antrag betrifft, so wird er dem Stadtrathe zugewiesen werden, und der Stadtrath wird ja darüber Beschluss fassen.

Gem.-Rath Eigner: Wie Sie hier sehen, betragen die Mehrauslagen für die Zufuhr an Trinkwasser 20.000 fl. Es liegt ja nichts daran, wenn auch die Ziffer noch größer wäre, wenn nur diejenigen, welche keinen Auslaufbrunnen in der Nähe haben, gutes Trinkwasser zugeführt erhielten. In Ottakring aber wurde entweder vom Magistrate oder vom magistratischen Bezirksamte die Zufuhr an die Transport-Gesellschaft vermietet.

Diese Gesellschaft bekommt per Tag 8 fl. von der Commune Wien bezahlt. Die Transport-Gesellschaft mietet sich einen Subunternehmer und zahlt ihm 5 fl. 30 kr. Der Subunternehmer hat sonst nichts beizustellen als die Pferde; Wagen und Leute werden von der Transport-Gesellschaft beigestellt. Mithin hat die Gesellschaft einen Reingewinn von 2 fl. 70 kr. täglich. Nun wird aber von der Commune Wien der Diener noch separat beigestellt; sie bezahlt auch noch den städtischen Diener, der das Wasser vertheilt. Mithin kostet diese Fuhr per Tag nicht 8 fl., sondern 9 fl. 20 kr., da der städtische Diener 1 fl. 20 kr. bekommt; und wenn er nur 1 fl. bekommt, so sind es doch 9 fl. Es zeigt sich ganz deutlich, wie nothwendig es wäre, das ganze Fuhrwerk, das die Commune verwenden kann, zur Straßenreinigung, zur Wasser-, Kohlen- und Schotterzufuhr, zur Requisitenverführung und zu anderen Commissionen in eigene Regie zu nehmen, so dass sie selbst die Pferde beistellen würde. Sie sehen, was da verdient wird, wenn der Unternehmer täglich 2 fl. 70 kr. Reingewinn hat. Ein besseres Geschäft gibt's nicht. So ist es nicht nur in Ottakring, sondern auch in den anderen neu einverleibten Bezirken. Ich glaube, dass die Commune an das Werk herantreten und nicht zugeben soll, dass die Gesellschaft den Steuerträgern das sauer erworbene Geld abnehme; ich glaube, man kann das Geld selbst verdienen und damit die Steuerträger entlasten.

Gem.-Rath Weitmann: Meine Herren! Sie haben soeben von den Übelständen gehört, die sich einige Bedienstete bezüglich der Wasserabgabe zuschulden kommen lassen. Es ist dies einfach zur Notiz genommen worden. Ich glaube, man sollte kategorischer gegen die Leute vorgehen, die sich Derartiges zuschulden kommen lassen. Es ist nicht genügend, wenn man das einfach zur Kenntnis nimmt und verspricht, die strengste Controle zu üben. Wenn sich einmal Bedienstete derartige Schmutzereien zuschulden kommen lassen, soll man sie einfach mit der Entlassung bestrafen, u. zw. zum Exempel für die anderen. Denn wenn man ihm nur einen gewöhnlichen Verweis gibt und darauf hinweist, dass es nicht wieder vorkommen soll, so wird er es wieder thun, denn die Katze lässt das Mausen nicht. Solche Leute gehören weg. Das Trinkgeldwesen ist soviel wie Bestechung, und ich bin gegen jede Bestechung, sei sie im großen oder im kleinen. Das soll nicht vorkommen, und ich stelle daher den Antrag, die Leute, die sich das zuschulden kommen lassen, einfach mit der Entlassung zu bestrafen.

Referent: Was Herr Gem.-Rath Eigner gesagt hat, ist eigentlich nicht in directem Zusammenhange mit dem Referate, denn es handelt sich da überhaupt um die Vergebung derartiger Fuhrwerke, und diese Frage wird bei einer anderen Gelegenheit zur Erörterung kommen. Was aber Herr Gem.-Rath Weitmann hervorgehoben hat, so muss ich sagen, dass ich darüber auch nicht sprechen kann; ich bin aber überzeugt, dass der Herr Bürgermeister, wenn ihm solche Fälle zur Kenntnis kommen, und ebenso die magistratischen Bezirksämter auf das rücksichtsloseste vorgehen werden. Der Auftrag wird hinausgehen und ich glaube auch zur Ausführung kommen, denn es ist, wie ich schon hervorgehoben habe, auch im Stadtrathe Mittheilung von solchen Übelständen gemacht worden, und darum war der Beschluss des Stadtrathes, eine solche Weisung hinauszugeben, gefasst worden. Ich hoffe, dass diese Weisung auch von Erfolg sein wird, und bitte, dass die Herren selbst auch controlieren mögen und, wenn einzelne derartige Fälle vorkommen, sorgen, dass sie zur Anzeige gebracht werden, sei es beim magistratischen Bezirksamte, oder hier, wenn die betreffende Verfügung nicht eingehalten werden sollte. Gegen die Bewilligung des Zuschusscredites wurde keine Einwendung erhoben und ich bitte also um Ihre Zustimmung.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich erlaube mir zur Abstimmung zu bringen den Antrag des Herrn Referenten um Bewilligung eines Zuschusscredites von 20.000 fl. zu Zwecken der Trinkwasserzufuhr. Ich bitte jene Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Herr Gem.-Rath Steiner hat den Antrag gestellt: „Von den Hausbesitzern in der ehemaligen Gemeinde Unter-Sievering ist die Gebür für die Wasserentnahme von Gemeindebrunnen nicht mehr einzuheben." Ich bitte jene Herren, welche für die Zuweisung dieses Antrages an den Stadtrath stimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Den Antrag Weitmann kann ich nicht zur Abstimmung bringen, weil derselbe mit den bestehenden Vorschriften der Dienstpragmatik über die Disciplinarbehandlung der städtischen Beamten und Diener sich nicht vereinbaren lässt.

Es muss die Bevölkerung zu einer solchen Ordnung der Dinge mitwirken, indem sie solche Fälle den betreffenden magistratischen Bezirksämtern oder hier zur Anzeige bringt, und da wird gewiss nach der Dienstpragmatik vorgegangen werden. Aber die erste Bedingung ist, dass die Anzeige erstattet wird, sonst kann man eben nichts machen.

Beschluss: Für die Trinkwasserzufuhr in mehreren neuen Bezirken wird ein Zuschusscredit in der Höhe von 20.000 fl. bewilligt.

19. Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wir fahren in der Berathung des Referates, betreffend den Entwurf der an die Actiengesellschaft vormals Krauß & Comp. zu ertheilenden Concession für die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn fort. (Gem.-Rath Josef Müller tritt an den Referententisch.) Zum Worte ist vorgemerkt Herr Gem.-Rath Kareis pro.

Gem.-Rath Kareis (pro): Hochverehrte Herren! Ich habe mich für den Antrag des Referenten zum Worte gemeldet und will Ihre Geduld durch einige Ausführungen in Anspruch nehmen, welche darthun sollen, dass es doch nicht gut angeht, wie es von einigen Seiten hervorgehoben wurde, dass in diesem Stadium der Angelegenheit die Stadt den Versuch machen sollte, die Concession für diese Stadtbahn zu erwerben.

Ich bin deshalb der Meinung, weil ich es aus sehr berufenem und bewährtem Munde weiß, dass die Stadtbahn in jenen Strecken, die wir hier concessioniert sehen, eigentlich — wenigstens in den ersten Jahren — kein so glänzendes Geschäft sein wird, wie sich die Herren meistens vorstellen. Wenn wir bedenken, dass alle diese Versuche und Unternehmungen auf Kosten der Steuerträger geschehen, deren Interesse zu wahren wir alle berufen sind, so wird

niemand, wenn er sein Gewissen recht eingehend befragt, dafür stimmen können, heute diesen Versuch zu machen. Diese Dinge sind am besten einer Privatunternehmung zu überlassen; die verdient etwas, die hat ganz andere Mittel und Wege, als sie die Stadt hat. Sie wird höchstwahrscheinlich eine Actiengesellschaft bilden und wird die Actien an den Mann bringen — auf welche Weise bleibe hier unerörtert — und es wird bei Begebung der Actien soviel herausschauen, um eine Zeitlang die Betriebsauslagen zu decken. Das kann die Stadt nicht machen, und dieser Grund und viele andere sind wohl dazu angethan, dass man für die Erwerbung der Concession im heutigen Stadium nicht stimmen kann. Ich will aber für die Anträge des Herrn Referenten auch aus weiteren Gründen stimmen.

Eine Hauptangelegenheit jedoch, die mir am Herzen liegt, ist der Zusatz-Antrag zu den Referenten-Anträgen, welchen der Herr St.-R. Huber in der vorigen Sitzung gestellt hat, nämlich dass der Gemeinderath den Wunsch ausspreche — denn wir sind ja doch nur auf dieses Niveau eingeschränkt und können nichts anderes thun, als Wünsche aussprechen — dass der elektrische Betrieb sofort bei Eröffnung der Stadtbahn in Aussicht genommen werde. Ich weiß, dass diese meine Begründung vielleicht nicht mehr so nothwendig ist, denn die warmen und innigen Worte, mit welchen der Antrag eingebracht wurde, haben zu den vielen Freunden, welche der elektrische Betrieb im vorhinein hatte, noch viele dazu gewonnen, und ich gebe mich der Hoffnung hin, dass der Antrag angenommen werden wird, wenn auch vielleicht von anderer Seite — und von sehr berufener Seite — dagegen gesprochen werden sollte. Ich halte mich aber doch für verpflichtet, die sachlichen Begründungen, welche für die Einführung des elektrischen Betriebes durchaus klar und evident sprechen, hier der geehrten Versammlung zu Gehör zu bringen.

Es ist ganz gewiss wahr, dass die Elektricität heute in einem Werdestadium ist. Das wird meistentheils so hervorgehoben, dass man ihr eine Leistung von einem bestimmten Umfange und von bestimmter Intensität heute nicht zumuthen kann. Es ist das aber ein Fehlschuss. Wenn in einigen Gebieten die Elektricität noch nicht auf der vollen Höhe der Leistungsfähigkeit ist, und wenn man ihr auch vielleicht nicht zumuthen kann, wie es viele wünschen, dass man auf 1000 oder 100 km Kraftübertragungen vornimmt, so ist die Frage, ob man den elektrischen Betrieb in einem Stadtbahnnetz einführen kann, heute ganz gewiss eine gelöste. Und wenn auch nirgends eine Bahn besteht, auf welcher die Bedingungen zu erfüllen sind, welche hier gestellt werden, so ist das kein Beweis, dass, wenn diese Bedingungen damals gestellt worden wären, sie nicht erfüllt worden wären, und ich will das an einem Beispiele nachweisen. Die h. Regierung, deren Concessionsbedingnisse hier in diesem Hefte enthalten sind, hat dies ganz gut gewusst und hat im § 13 derselben die Sache derart gemacht, dass sie der Vorsorge für den elektrischen Betrieb in der Weise genügegethan hat, dass sie sagt: „Die concessionierten Bahnen" — heißt es hier — „sind je nach einer später noch zu treffenden Bestimmung des k. k. Handelsministeriums entweder mit Dampflocomotiven oder mit elektrischer Zugkraft zu betreiben. Demgemäß ist die Gesellschaft verpflichtet, bezüglich der Anwendung der elektrischen Traction an Stelle des Betriebes mit Dampflocomotiven unter Voraussetzung der gleichen Leistungsfähigkeit — Beförderung von circa 8000 Personen pro Stunde in jeder Richtung — spätestens gleichzeitig mit der Vorlage der Detailprojecte für die im § 1, Z. 1 und 3 der a. h. Concessionsurkunde bezeichneten Linien, d. i. die Wienthallinie, die Donaulinie und die Linie unter der Ringstraße, dem k. k. Handelsministerium eingehend begründete Vorschläge zu erstatten, über welche es rechtzeitig entscheiden soll, dass dadurch die Vollendung der Bahn keinen Aufschub erleidet."

Nun wurde aber von jener Seite, welche diese Vorschläge der Regierung zu unterbreiten hat, in einer anderen Versammlung als hier, und welche eigentlich schwer zu citieren ist, behauptet, dass die Leistungsfähigkeit der elektrischen Bahn noch nicht so weit entwickelt ist, um 8000 Personen pro Stunde auf jedem Geleise zu befördern, dass sie das zu thun nicht imstande ist. Ich glaube aber, dass, selbst wenn sie das nicht kann, doch so viel Vortheile mit dem elektrischen Betriebe verbunden sind, dass man dieses kleine Manco nachsehen könnte; denn es wird auch nicht gleich zu Beginn des Betriebes der Stadtbahn die Aufgabe an dieselbe herantreten, 8000 Personen zu jeder Stunde zu befördern. Aber man hat beim elektrischen Betriebe keinen Rauch, kein Kohlenoxydgas, und entfällt eine Unzahl von Belästigungen, wie Geräusch, die pendelartigen Bewegungen, und größere Gefahren — das kann man ruhig sagen —, welche mit dem Dampfbetrieb verbunden sind, entfallen beim elektrischen Betriebe. Infolge dessen könnte man also sogar ein kleines Manco nachsehen. Ich behaupte aber auf Grund von gegebenen Thatsachen, dass die Leistung von 8000 Personen durchaus möglich ist, und zwar stütze ich mich hier auf ein Factum, welches in jüngster Zeit erst vorgekommen ist. Es ist in Budapest eine elektrische Straßen- oder Stadtbahn, und es wurden in Budapest am verflossenen Pfingstsonntag 68.000 Personen befördert, und zwar in einer Straße auf beiden Geleisen. Rechnet man da die Zahlen aus, so bekommt man, dass die Stunden-Durchschnittsleistung 2125 Personen ausgemacht hat. Bedenkt man nun, dass sich die eigentlichen Maximalleistungen nur auf drei Stunden vielleicht zusammendrängen, so kann man ganz ruhig annehmen, dass die dreifache Leistung der Durchschnittsleistung möglich war, und da bekommen wir 6378 Personen. Das sind noch nicht 8000 Personen, wir sind aber schon sehr nahe daran. Nun bitte ich aber, zu bedenken: die Fahrgeschwindigkeit, welche in Budapest gestattet ist, da die Bahn im Planum der Straße geht, beträgt höchstens 12 km pro Stunde; sodann sind die Haltestellen in Budapest so nahe aneinander, dass die eine von der anderen nicht weiter als 150 bis 200, im höchsten Falle 250 m entfernt ist. Stellen wir den Ziffern, die ich hier ausgesprochen habe, dieselben Daten, wie sie für Wien concessioniert werden sollen, entgegen, so bekommen wir, um bei letzterem gleich anzufangen, eine mittlere Entfernung der Stationen von 500 m und eine Maximalgeschwindigkeit von 40 km. Das ist ein sehr bedeutender Unterschied.

Ich werde mich nicht in mathematische und elektrotechnische Deductionen einlassen, aber ich glaube, dass, wenn Sie diese beiden Daten mit einander vergleichen, es Ihnen gleich klar sein wird, dass die Leistung einer Beförderung von 8000 Personen sehr leicht zu erreichen sei, denn wenn ich drei- oder viermal so schnell fahren kann, und wenn ich die Maximalgeschwindigkeit durch eine viel längere Strecke, weil die Haltestellen weiter von einander entfernt sind, einhalten kann, so kann ich viel mehr Menschen befördern als bei einer langsamen Geschwindigkeit und bei sehr kurzen Intervallen.

Ich glaube, ich könnte hier, wenn ich mich in technische Details einlassen wollte, ganz gut den Beweis erbringen, dass es sehr schwer möglich sein wird, mit Dampf diese Leistung von 8000 Per-

sonen aufzubringen. Ich will nur einzelne Schlaglichter auf diese Thatsachen werfen. Wenn wir bedenken, dass mit Dampf, um diese Leistung hervorzubringen, 20 Züge auf jedem Geleise pro Stunde abgelassen werden müssen und dass diese ja bei den Unterschieden im Betriebe nie so schnell fahren können als wie beim elektrischen Betriebe aus dem Grunde, weil die Locomotive sehr langsam angeht und auch viel langsamer zum Stehen gebracht werden kann, während beim elektrischen Betriebe jeder Wagen seinen eigenen Motor hat und sofort an der Achse die Betriebskraft besitzt, die ihn sofort vom Fleck in eine gewisse Maximalgeschwindigkeit hineinzubringen vermag, und zwar in einer viel kürzeren Zeit als es beim Dampf der Fall ist — so ist die Frage, ob Elektricität oder Dampf, selbst in Beziehung auf die Leistungsfähigkeit zu Gunsten der ersteren gelöst; auch nach Meinung anderer Leute, die es sogar noch besser verstehen als ich — ich bitte um Entschuldigung für diese etwas unbescheidene Wendung — ist mit Elektricität diese Leistung viel leichter möglich als mit Dampf.

Aber ich beziehe mich hier noch einmal auf das früher vorgebrachte Argument. Selbst wenn diese Leistung nicht möglich wäre, so sind die großartigen Vorzüge, welche der elektrische Betrieb an und für sich besitzt, Argumente genug, um für denselben einzutreten. Man gebe sich keiner Täuschung hin. Ob man mit Kohle oder mit Coaks oder mit Petroleum die Locomotiven zu heizen gedenkt, welche den Dampfbetrieb darstellen, sie werden nur immer eine Verunreinigung der Luft sowohl in den gedeckten als in den ungedeckten Strecken haben, die niemand wünschen kann, der die Schönheit von Wien im Verhältnisse zu dieser neuen Methode, die Bevölkerung rasch hinauszubringen und innerhalb der Stadt zu befördern, abwägt. Wir werden also für diese Art des Betriebes nicht eintreten und nicht dafür schwärmen können. Ich habe erst heute eine Nachricht bekommen, welche beweist, wie die Luft durch den Betrieb mit Dampflocomotiven verpestet werden kann. Der Arlberg-Tunnel ist ein sehr langer Tunnel, das ist wahr, aber er wird auch deshalb sehr wenig befahren. Nichtsdestoweniger ist die Luft durch die durchgehenden Züge so verpestet, dass die Arbeiter, welche jetzt mit einer speciellen Arbeit dort beschäftigt sind, nur kurze Zeit darin aushalten können.

Es kam nun in den letzten Tagen, ich weiß nicht ein- oder mehreremale, aber einmal gewiss, weil ich heute eine amtliche Nachricht darüber gelesen habe, vor, dass ungefähr 50 Personen infolge der Kohlengase in Ohnmacht gefallen sind, und es mussten neue Leute in den Tunnel hinein, um sie hinauszuschaffen. Wenn nur ein geringer Bruchtheil von diesen schädlichen Gasen in den Tunnels ist, können wir das nicht brauchen und umsoweniger, wenn wir es nicht nöthig haben. Es ist dies gewiss sehr ernst zu nehmen und auch aus diesem Grunde der elektrische Betrieb vorzuziehen.

Was nun die Accommodationsfähigkeit des elektrischen Betriebes an die Bedürfnisse der Bevölkerung betrifft, so ist sehr leicht einzusehen, dass auch auf dieser Seite der Vortheil ist. Wenn ich mit Dampflocomotiven fahre, muss ich immer mit dem Zug, ob er besetzt ist oder nicht, durchfahren. Ich habe in gewissen Stunden eine ganze Masse von todter Last zu führen. Beim elektrischen Betrieb ist das nicht nothwendig. Ich kann ebensogut einen Wagen wie zwei oder zehn in Bewegung setzen, und wenn ich mit zehn Wagen auf einmal fahren kann, kann ich auch 400 Personen auf einmal befördern und ich kann die 8000 Personen viel rascher durchbringen, als ich es mit Dampf thun kann.

Wenn nun die verehrten Collegen von meinen Ausführungen vielleicht noch nicht recht überzeugt sind, so habe ich mir etwas Gedrucktes mitgebracht, weil man dem doch etwas mehr glaubt, was schwarz auf weiß gedruckt steht. Ich habe hier das vom Ingenieur Anton Waldvogel ausgearbeitete Project über die Ausgestaltung der Verkehrsanlagen, welches erst vor zehn Tagen erschienen ist. Ich bitte um Entschuldigung, ich werde etwas länger lesen müssen, aber es ist vielleicht nothwendig. Da schreibt er über den Betrieb des Stadtbahnnetzes: „Ich kann mir bei dem heutigen Stande der Technik für den eigentlichen Stadtverkehr, also den Personenverkehr, unserer schönen Stadt Wien gar keine andere Betriebsart denken als den elektrischen Betrieb. Von 1000 Zügen, die auf dem gesammten Bahnnetze verkehren, müssen 950 bis 970 Züge elektrisch und der Rest auf jenen Bahnlinien, die auch als Vollbahnen für schwere Maschinen gebaut sind, als Lastzüge, Kohlentransporte u. s. w. benützt werden.“ Er führt das hier des weiteren aus; ich glaube, wir stimmen so ziemlich mit dem überein, was hier steht; ich will mich also hier nicht wiederholen. Nur etwas will ich noch lesen, weil es auch wieder das Hauptgewicht der Argumentation auf die Widersprüche gegen den elektrischen Betrieb legt: „Es ist kaum glaublich, was man jetzt noch, im Juni 1893, während sich dieser Vortrag im Druck befindet, der technischen Welt zu bieten für angemessen findet. Die elektrischen Bahnen seien bei dem heutigen Stande der Technik noch nicht so leistungsfähig, um die von der Regierung geforderte Maximalleistung von 8000 Personen pro Stunde und Linie zu bewältigen. Dagegen sei dies mit rauchverzehrenden Locomotiven, die mit Petroleumrückständen geheizt werden, wohl möglich. Es verdient dies festgehalten zu werden. Wir sind der Überzeugung, dass der elektrische Betrieb anstandslos 12.000 Personen pro Stunde und Linie leicht zu bewältigen vermag.“ Und wenn Ihnen die Autorität des Einzelnen nicht genügen sollte, so berufe ich mich auf die Resolution, welche der Ingenieur- und Architekten-Verein, also die berufenste Corporation der Stadt Wien, in dieser Richtung gefasst hat. Es wurde am 29. April 1893 einstimmig in der Vollversammlung des Ingenieur- und Architekten-Vereines die Resolution gefasst: „Der Ausschuss hält es nach dem gegenwärtigen Stande der Technik für das einzig Richtige, wenn das dem eigentlichen Stadtverkehr dienende Gesammtbahnnetz für elektrischen Betrieb eingerichtet wird; bei den wichtigen und frequentesten Localstrecken der Hauptbahnen Franz Josef-Bahn, Westbahn, Südbahn wäre der gemischte Betrieb, der Dampf- und elektrische Betrieb, anzustreben.“

Ich schließe und danke für die mir gewährte Aufmerksamkeit, aber ich bitte, mich auch insofern für die angenehme Mühe, dies ausgeführt zu haben, dadurch zu belohnen, dass Sie den Antrag des Herrn Dr. Huber annehmen. (Beifall rechts.)

Gem.-Rath Dr. Stern: Meine Herren! Ich bin bezüglich der Concessionsverleihung anderer Meinung als mein unmittelbarer Herr Vorredner und auch anderer Meinung als der Herr Referent. In dem uns vorliegenden Antrage des Herrn Referenten wird die Frage, ob die Concession einer Erwerbsgesellschaft übertragen, oder ob sie von der Stadt Wien erworben werden soll, ganz einfach mit Stillschweigen übergangen, so, als ob ein Gemeinderaths-Beschluss vom 27. Mai 1892, in welchem sich der Gemeinderath ausdrücklich dagegen ausgesprochen hat, dass die Concession für die Localbahnen an die Firma Krauß & Comp. oder überhaupt an eine Gesellschaft ertheilt werde und in welchem Beschlusse gesagt wurde, dass diese Concession vielmehr von der Stadt Wien

erworben werden, oder dass von ihr wenigstens die anbahnenden Schritte geschehen sollen, als ob dieser Gemeinderaths-Beschluss, sage ich, gar nicht existieren würde. Der Herr Referent hat in seinem mündlichen Exposé ganz kurz und mit wenigen Worten darauf verwiesen, indem er sagt: das ist ja ganz ausgeschlossen, dass die Stadt Wien ein solches Geschäft macht, dass die Stadt Wien eine solche Bau- und Betriebsconcession erwerben könnte — und er hat dann auch auf das Beispiel von Berlin hingewiesen, welches Beispiel nach der Anschauung des Herrn Referenten nicht sehr ermuthigend sein soll.

Was den ersten Hinweis des Herrn Referenten betrifft, dass es ja ausgeschlossen sei, dass sich eine Stadt wie die Stadt Wien überhaupt damit befasse, eine derartige Bau- und Betriebsconcession zu erwerben, so muss ich sagen, dass ich hier allerdings andere Autoritäten anzuführen vermag, welche gerade in diesem Punkte einer anderen Meinung sind.

Ich verweise darauf, dass in den Debatten, die im Abgeordnetenhause stattfanden, gerade als es sich darum handelte, dass diese Localbahnen im Wege der Concession vergeben werden und nicht von der Verkehrs-Commission gebaut und betrieben werden sollen, der Handelsminister selbst darauf hinwies, dass jetzt Stadtbahnen von Städten betrieben werden, und es scheint mir in dieser Bemerkung allerdings auch ein deutlicher Hinweis darauf zu liegen, dass die Stadt Wien sich um den Bau und Betrieb dieser Localbahnen bewerben könnte.

Es ist aber überhaupt auch bei dieser Debatte, und zwar auch von Abgeordneten unserer Seite, als ein für die Stadt Wien beklagenswertes Ereignis angesehen worden, dass diese Localbahnen von einer Privatgesellschaft gebaut und betrieben werden sollen. Ich nenne zwei hervorragende Abgeordnete unserer Partei, die Abgeordneten Sueß und Baron Sommaruga, welche sich gerade in der Richtung in der allerentschiedensten Weise dagegen aussprachen und darauf hinwiesen, welchen Nachtheilen die Stadt Wien dadurch entgegengehen könne und voraussichtlich auch entgegengehen werde, wenn der Bau dieser Bahnen einer Privatgesellschaft übertragen wird. Es ist auch von anderer Seite — ich reproduciere nur einige wesentliche Punkte aus der Debatte, die im Abgeordnetenhause gerade bei dem Anlasse stattfand, als davon gesprochen wurde, dass die Bahnen nicht von der Verkehrs-Commission betrieben werden sollen — unter anderem gesagt worden: Ja, eine Privatgesellschaft, die könne sich leichter der Zumuthungen erwehren, welche an sie gestellt werden. Und es ist darauf mit Recht entgegnet worden, und zwar gerade von den von mir vorher erwähnten beiden Abgeordneten unserer Partei, dass gerade hierin ein großer Nachtheil liege, dass einer Privatgesellschaft gestattet werde, Bahnen im Herzen von Wien zu bauen, Bahnen, welche unbedingt eine bedeutende Umgestaltung der Stadt Wien nach sich ziehen werden.

Der Herr Referent hat, wie ich bereits früher erwähnte, auch auf das Beispiel von Berlin verwiesen und auseinandergesetzt, dass die Berliner Stadtbahn — ich glaube, er hat es so gesagt — 1·2 Percent Erträgnis liefert. Er hat uns aber nicht auseinandergesetzt, unter welch wesentlich verschiedenen Verhältnissen die Berliner Stadtbahn gebaut wurde und wie wesentlich verschieden dort die Verhältnisse sind. Da sei es mir gestattet, Ihnen nur einige wenige vergleichende Ziffern vorzuführen. Die Berliner Stadtbahn verursachte einen Kostenaufwand von 72,000.000 Mark, das sind rund 43,000.000 fl. Die Wiener Localbahnen — von denen spreche ich allein — sind inclusive der Intercalarzinsen, wobei die Intercalarien bis zum Jahre 1898 gerechnet sind, nämlich bis dahin sind aus dem zu verwendenden Capitale die Zinsen zu bezahlen, mit einem Kostenaufwande von $23^1/_2$ Millionen Gulden veranschlagt. Die Berliner Stadtbahn hat eine Länge von 12·145 km, so dass auf den Kilometer Bahn ein Baukostenbetrag von 3·6 Millionen Gulden entfällt. Die Wiener Localbahn hat eine Länge von 17·13 km, so dass auf den Kilometer ein Baukostenbetrag von 1·4 Millionen Gulden, also ungefähr zwischen der Hälfte und ein Drittel der Kosten per Kilometer entfällt. Würde auf Grund dieser Baukosten-Capitalsumme das percentuelle Erträgnis umgerechnet, so würden sich dann unter der Voraussetzung einer gleichbleibenden Frequenz allerdings die Ziffern von 1·2 Percent auf mehr als zwischen 3 und 4 Percent stellen. Das sind auch die Ansichten und die Berechnungen, welche uns allerdings nicht von Seite des Herrn Referenten vorgetragen wurden, obgleich sie uns beim vorliegenden Referate hätten vorgetragen werden sollen, aber das sind die Berechnungen, welche auf Grund von Mittheilungen, welche Se. Excellenz der Herr Handelsminister im Abgeordnetenhause machte, diesem vorgelegen sind. Se. Excellenz der Herr Handelsminister sagte im Abgeordnetenhause wörtlich: „Man berechnet das Erträgnis der Wiener Bahnen, Haupt- und Localbahnen, auf Grund eingehender Berechnungen" — ich wiederhole die Worte, welche dort gebraucht wurden — „mit 2 bis 3 Percent, wobei auf die Hauptbahnen ein minderes, auf die Localbahnen ein größeres Erträgnis entfallen dürfte, das heißt also auf den einen 1 bis 2, auf den zweiten 3 bis 4 Percent." Wenn also hier die Verhältnisse von Berlin erwähnt wurden, so wäre es, glaube ich, doch angezeigt gewesen, dass auch diese Vergleiche zwischen Wien und Berlin gemacht werden.

Eines ist allerdings richtig, dass, wenn wir uns mit so großen Projecten befassen wollten, die Durchführung nicht in der Weise geschehen kann, dass die Verwaltung solcher Objecte in einer bureaukratischen Weise durch Magistrat, Stadtbauamt, Buchhaltung, Referenten, Stadtrath und Plenum des Gemeinderathes geführt wird, sondern dass bei solchen Dingen eine ganz andere, eine kaufmännische, eine technisch-kaufmännische Verwaltung platzgreifen muss. Allein das wird immer der Fall sein, wenn wir dazu kommen werden, irgend größere Unternehmungen in die Hand zu nehmen, und es ist ganz gewiss, dass wenn wir einmal daran gehen werden, eine communale Gasanstalt zu begründen oder eine communale Sparcassa zu errichten, ebenfalls nicht jener bureaukratische Gang, sondern ein technisch-kaufmännischer Geschäftsgang in allen diesen Unternehmungen eingeführt werden muss.

Wenn es sich aber darum handelt, welche Unternehmungen geeignet sind, von einer Gemeinde, wie es die Gemeinde Wien ist, in die Hand genommen zu werden, möchte ich zweierlei Gesichtspunkte hervorheben.

Der eine ist, dass es ein bedeutendes, großes Unternehmen und kein kleines sein darf, und der zweite noch wesentlichere Gesichtspunkt ist, dass es ein monopolistisch betriebenes Unternehmen sein muss, nicht ein solches, wobei anderen Geschäftsleuten, Steuerträgern irgendwie von Seite der Commune Wien Concurrenz gemacht wird.

Das ist nun gerade bei einer Localbahn, überhaupt bei einer Eisenbahn der Fall.

Es ist bereits von anderer Seite darauf hingewiesen worden, welche außerordentliche Begünstigungen in der vorliegenden Concession dem Unternehmer eingeräumt werden.

Ich sehe dabei ab von der Befreiung von Stempeln und Gebüren, von der Befreiung von dem Fahrkartenstempel auf die Dauer von 30 Jahren, ich sehe ab davon, dass eine 30jährige Steuerbefreiung gewährt wird, welche nicht nur die Staats- sondern auch die Landes- und Wiener Communalsteuern umfasst. Aber eine ungemein wichtige Begünstigung ist, dass darin unter gewissen Voraussetzungen die unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden und die unentgeltliche Einräumung von Servituten bedungen ist; noch wichtiger ist, dass für den Einlösungspreis im § 20 der Concession ebenfalls eine weit günstigere Bedingung gestellt ist, dass nämlich der Einlösungspreis für den Fall, als der Staat die Bahn nach einer gewissen Dauer einlöst, diese à raison von 4 Percent genommen wird, während bisher 5 Percent üblich waren, und infolge dessen der Einlösungspreis das 25fache betragen wird, während bei den früheren Concessionen immer nur der 20fache Ertrag capitalisiert wurde.

Es ist nun vorauszusehen, das erhellt auch aus den vorliegenden Concessionsbedingungen, dass die Schulden, welche hier aufgenommen werden, eisenbahnbücherlich intabuliert werden, dass also die Geldbeschaffung im Wege einer eisenbahnbücherlich intabulierten Schuld geschieht. Wenn wir uns das vor Augen halten und ebenso den Credit, welchen die Stadt Wien genießt und dessen sie sich in vollstem Maße zu erfreuen allen Grund hat, wenn wir weiter in Erwägung ziehen, dass auch eine pfandweise Sicherstellung gegeben ist, dass es sich im vorliegenden Falle bei der Geldbeschaffung um ein Pfanddarlehen handeln wird, so ist für mich jeder Zweifel ausgeschlossen, dass von einer 4percentigen Verzinsung und Amortisation keine Rede sein, vielmehr die Geldbeschaffung eine billigere sein wird.

Handelt es sich nun um die Rentabilität dieser Bahn, so mache ich aufmerksam, dass im § 10 der Concessionsurkunde nicht wie in anderen Concessionen bestimmte Fahrpreise normiert sind, sondern dass es ausdrücklich heißt, und das ist ja im vorliegenden Falle mit Rücksicht auf die Neuheit des Unternehmens vollständig gerechtfertigt, dass eine ausreichende Rentabilität gesichert werden soll, dass nämlich die Fahrpreise vom Ministerium derart bestimmt werden, dass sie eine ausreichende Rentabilität sichern. Alle diese Umstände können mich nun zu keiner anderen Meinung bringen, als dass es angezeigt wäre, dass allerdings die Stadt Wien um die Concession zum Baue und Betriebe der Bahn einschreitet. Ich werde aus dem Antrage, welchen ich stellen werde, alle, ich möchte sagen, agitatorischen Elemente weglassen, sondern stelle einfach den Antrag, „der Gemeinderath, in Festhaltung seines Beschlusses vom 27. Mai 1892, spricht sich gegen die Verleihung der Concession für die Localbahnlinien an die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. aus, beschließt vielmehr, um die Verleihung der Concession zum Baue und Betriebe dieser Bahnen an die Stadt Wien einzuschreiten und richtet an den Herrn Bürgermeister das Ersuchen, dieserhalb mit der hohen Regierung in Verhandlung zu treten." Ich empfehle Ihnen, meine Herren, diesen Antrag zur Annahme.

Gem.-Rath Herrdegen: Sehr verehrte Herren! Ich habe bisher in Sachen der Wiener Verkehrsanlagen nur ein einzigesmal das Wort ergriffen, obwohl ich vermöge meines Berufes doch sagen kann, dass ich immerhin Einiges von dem Verkehre verstehe. Ich habe mich deshalb so bescheiden verhalten, weil der Gemeinderath immer in einer Zwangslage war, weil bei jeder Vorlage man sich sagen musste, man müsse bedingungslos für die Sache stimmen oder sich darauf beschränken, lediglich Wünsche zu äußern. Ich, für meinen Theil, bin kein Freund davon, mich auf einen Wunsch zu beschränken; denn Wünsche können eben unberücksichtigt bleiben, und das ist meiner Meinung nach etwas, was dem Gemeinderath nicht vollkommen entspricht.

Wenn ich nun heute das Wort ergreife, und zwar als pro-Redner, so geschieht das aus einer bestimmten Ursache. Ich bin immer ein Anhänger davon gewesen, dass derartige Unternehmungen, also namentlich große Verkehrsunternehmungen, auch wirklich in der Hand des Staates vereinigt werden. Diese meine Meinung habe ich auch heute und werde sie auch in dieser Sache nicht ändern. Ich habe mich aber deshalb als pro-Redner einschreiben lassen, weil in der bisherigen Debatte nach meiner Meinung so viel unrichtige Argumente vorgebracht wurden und — es ist mir wohl erlaubt, es zu sagen — so viele Übertreibungen ausgesprochen wurden, dass ich mehr pro als contra in diesem Falle sein kann. Ich möchte mich wohl enthalten, darüber zu sprechen, was hier richtiger ist, Privatunternehmung und Privatbetrieb oder Staatsunternehmung und Staatsbetrieb. Im Princip bin ich zweifellos für den Staatsbetrieb; dass es aber gewisse Unternehmungen gibt, welche vernünftigerweise und im Interesse der Bevölkerung nicht vom Staate selbst unternommen werden können, ist klar.

Weiters ist es wohl gewiss richtig, dass eine Menge von Unternehmungen gar nicht zur Ausführung gelangen würde, wenn man lediglich den Staat als Unternehmer sich denkt und vorhält, namentlich aber ganz besonders bei einem Staatswesen, wie das österreichische es ist. Anderswo ist die Bevölkerung durch ein gemeinsames Band, durch ihren Nationalgeist auf eine Interessengemeinschaft gebracht, bei uns aber ist das, was anderswo bindend ist, das trennende Element; unsere Staatsgewalt ist jedenfalls dadurch bedeutend geschwächt, dass wir es mit einer Unzahl von Nationalitäten zu thun haben, mit einem particularistischen Geiste, der trennend, nicht vereinigend wirkt. Es ist nun sehr fraglich, ob der Staat wirklich in der Lage gewesen wäre, diese Unternehmung und diese Stadtbahn auf eigene Rechnung auszuführen. Ich glaube, es würde das sehr große Schwierigkeiten verursacht haben. Ich habe bereits erwähnt, ich bin im Principe dafür, und wenn wir uns nun vorhalten, zu welchem Zwecke der Entwurf der Concession und die Bedingnisse dazu überhaupt im Gemeinderathe vorgelegt wurden, dann glaube ich, müssen wir uns doch gestehen, dass es nicht deshalb geschehen ist, damit sich der Gemeinderath aussprechen könne, ob er damit einverstanden sei, dass die Concession an Krauß & Comp. oder an irgend jemand anderen verliehen werde. Das ist gewiss nicht der Zweck. Der Zweck ist lediglich der, dass der Gemeinderath Gelegenheit erhalte, über den Inhalt der Concession und der Bedingnisse ein Urtheil abzugeben. Ich glaube nun, wenn sich der Gemeinderath im Principe gegen die Verleihung der Concession an Krauß & Comp. ausspricht, dann bleibt dem Gemeinderathe (Unruhe) — es ist eine solche Unruhe, dass ich mich kaum selbst verstehe — nichts anderes übrig, als selbst um die Concession einzuschreiten. Das ist der einzige Weg. Zu erklären, wir wollen um keinen Preis, dass die Concession an Krauß & Comp. verliehen wird, das hat nach meiner Anschauung gar keinen praktischen Wert. Ja, es erscheint mir als ausgesprochene Competenzüberschreitung des Gemeinderathes; denn

die Concession hat nicht der Gemeinderath zu verleihen, er kann auf die Verleihung keinen Einfluss nehmen. Nun wurde ja schon einmal im Gemeinderathe ein Beschluss gefasst, der dahin gegangen ist, die Commune möge selbst um die Verleihung der Concession einschreiten. Ich stehe auch heute noch auf demselben Standpunkte. Ich werde für den Antrag des Herrn Gem.-Rathes Dr. Stern stimmen, der mir vollkommen entspricht. Denn ich glaube, wenn Sie auch gewisse Bedenken, auf die ich noch selbst zurückkommen werde, nämlich dagegen, dass die Commune selbst das Unternehmen in die Hand nehmen soll, immerhin aussprechen lassen, so ist andererseits zweifellos, dass wieder sehr viele Gründe dafür sprechen, und zwar Gründe von ganz besonderer Bedeutung.

Nun möchte ich aber darauf zurückkommen, dass man nach meiner Auffassung den Inhalt des Concessions-Entwurfes sehr falsch beurtheilt hat. Vor allem lässt sich dieser Concessions-Entwurf nicht vergleichen mit der Concession für eine Localbahn.

Das ist ein etwas unglücklich gewählter Ausdruck. Zwischen einer Localbahn, die diesen Namen verdient, und den Stadtbahnlinien, die hier zur Ausführung kommen sollen, ist ein riesiger Unterschied. Hier eine Vergleichung ziehen, kann zu nichts anderem führen, als zu durchaus falschen Prämissen.

Es wurde nun gesagt, es sei noch gar keine Concession ertheilt worden, welche so außerordentlich leichte und günstige Bedingungen für die Unternehmung enthalten hätte, wie diese Concession.

Ich habe das nicht gefunden; im Gegentheile, ich finde, dass diese Concession sehr schwere Bedingungen für die Unternehmung enthält — sehr schwere Bedingungen — und wenn etwas imstande wäre, mich grundsätzlich von der Auffassung und dem Wunsche zurückzubringen, dass die Commune Wien den Betrieb selbst übernehme, so wären es gerade diese schweren Bedingungen, welche die Concession enthält. Auch von den günstigen Bedingungen habe ich sehr wenige gefunden.

Die einzige günstige Bedingung liegt im § 21, dass man nämlich, wenn eine fünfpercentive Verzinsung des Capitales erzielt wird, nur ein Zehntel an die Verkehrs-Commission abzugeben hat, und von dem 6 Percent übersteigenden Gewinn 25 Percent. Das, wurde nun gesagt, sei deshalb ganz außerordentlich günstig, weil man bei anderen Localbahnen eine ähnliche Bestimmung schon auf eine 4percentige Verzinsung basiert hat.

Das ist ein falscher Schluss. Es liegen hier ganz andere Umstände vor, und die Privatunternehmung oder die Commune, oder wer immer die Bahn bauen wird, nimmt ein sehr großes Risico auf sich.

Diesem großen Risico müssen nun auch größere Chancen, Ertragschancen, offen gehalten werden. Das ist nach meiner Auffassung die einzige Ursache, warum man hier überhaupt von einer höheren Verzinsung spricht. Nun ist das Missliche bei der ganzen Sache namentlich das, dass, wie jedem von uns klar ist, von den zur Ausführung kommenden Linien der Stadtbahn nur die wirklich ertragsfähig werden können, welche an die Firma Krauß & Comp. vergeben werden sollen. Das ist vollständig richtig. Die Aussicht, ertragsfähig zu werden und vielleicht ein gutes Erträgnis zu liefern, haben factisch nur die Wienthallinie und die Donaucanallinie, vielleicht auch die Rennweglinie. Anders steht es schon mit der inneren Ringlinie. Ich glaube nicht, dass Sie, wenn Sie ein wenig darüber nachdenken, der Meinung sein können, es sei eine Aussicht vorhanden, die innere Ringlinie, welche gewiss kolossal viel kostet, rentabel zu machen. Nun ist — und ich glaube mich recht zu erinnern — von Herrn Dr. Lueger im Stadtrathe ein Antrag gestellt worden, der nach meiner Meinung ganz das Richtige getroffen hat. Es wurde eingesehen, dass sich höchstwahrscheinlich der Gemeinderath nicht entschließen wird, selbst um die Concession einzuschreiten, und dass der Gemeinderath nicht in der Lage sein wird, zu verhindern, dass die Concession an die Firma Krauß & Comp. ertheilt wird. Wenn man nun das eine nicht will und das andere nicht verhindern kann, so möge man wenigstens durchsetzen, dass die Firma Krauß & Comp. auch noch andere Linien baut, welche auf Ertragsfähigkeit gar keine Aussicht haben, deren Ausführung jedoch im zweifellosen Interesse der Bevölkerung liegt. So hat Herr Dr. Lueger mir eigentlich einen Antrag weggeschnappt — denn den habe ich mir damals schon notiert gehabt — dadurch, dass er vorschlug, was auch der Stadtrath angenommen hat, es möge in diese Concession ein Punkt 5 aufgenommen werden, dahin gehend, dass die Firma Krauß & Comp. abzweigend von der inneren Ringlinie die Linie Dornbach-Pötzleinsdorf auszubauen hat. Es wurde hier wiederholt gesagt, wir bekommen eigentlich keine Stadtbahn, weil der Bevölkerung keine Linie zur Verfügung steht, die es ihr möglich macht, von der Peripherie der Stadt in das Innere der Stadt zu fahren, und zwar rasch, ohne Umsteigen u. s. w. Was wäre eine solche Linie und eine Linie, an die sich große Interessen der Bevölkerung knüpfen. Nach meiner Meinung ist das ein sehr guter Antrag gewesen, und ich freue mich darüber, dass er auch vom Stadtrathe vertreten wird.

Nun will ich noch einmal auf die Concessionsbestimmungen zurückkommen, die man als sehr leicht geschildert hat, die ich aber in vielen Punkten streng finde, berechtigt streng natürlich. Denken Sie nur an das eine, dass im § 13 vorgesehen wird, die Unternehmung habe zu jeder Zeit, sobald das Handelsministerium nach den Fortschritten auf elektrotechnischem Gebiete es für angezeigt hält, die auf Dampfbetrieb eingerichteten Linien auf elektrischem Betrieb umzuconstruieren. Meine Herren! Wer ein bisschen Einblick hat, wird sich sagen müssen, dass das eine sehr schwere, die finanzielle Seite außerordentlich berührende Bestimmung ist. Und dass diese Bestimmung gehandhabt werden wird, wenn überhaupt der Locomotivbetrieb zur Einführung gelangt, wird, glaube ich, durch die Wünsche und das energische Auftreten der Bevölkerung selbst verbürgt werden. Denn meine Meinung geht auch dahin, dass der Dampfbetrieb sich nicht halten wird, dass er für die Stadtbahn, so wie sie zur Ausführung gelangt, ungeeignet sein wird. Schwere Bedingungen sind auch hinsichtlich des Baues selbst, hinsichtlich des Unter- und des Oberbaues vorhanden. Ich erinnere daran, dass ein eiserner Oberbau gefordert wird, der bedeutend höher kommt als die hölzernen Schwellen, dass überall das beste Material, die schwersten Stahlschienen gefordert werden; ich erinnere an die Ausrüstung, an die gedeckten Doppelperrons — selbstverständlich eine Nothwendigkeit, die aber das Anlagecapital der Bahn sehr in Anspruch nimmt. Ferner werden Aufzüge, sehr complicierte und dem neuesten Stande der Technik entsprechende Signalisierungsvorrichtungen, weiters eine zweite Sprechleitung u. s. f. vorgesehen. Und dann welcher Wagenpark! 15 Personenwagen per Kilometer. Es ist mir leider nicht gelungen, in der kurzen, mir zur Verfügung stehenden Zeit das Materiale zu verschaffen; es wäre interessant, festzustellen, welcher Wagenpark z. B. von den Staatsbahnen in der Linie Wien—Purkersdorf an Sonn-

und Feiertagen zur Verwendung kommt. 15 Wagen per Kilometer ist ein sehr hoher Wagenstand. Dann per zwei Kilometer fünf Locomotiven! Außerdem haben wir verschiedene andere Einrichtungen, vor allem anderen die Coaksfeuerung, die Sicherung gegen Funkenflug, die Construction zur möglichsten Beseitigung des Geräusches u. s. w.; das sind alles Vertheuerungen, welche deshalb geschaffen wurden, weil das Handelsministerium denn doch die Interessen der Bevölkerung zu wahren gesucht hat.

Übrigens werden Sie zugeben, dass der Concessionsentwurf und die Bedingnisse zu demselben ganz entschiedene, ja in gar keiner anderen Concession vorfindliche Bestimmungen enthalten hinsichtlich des Einflusses auf die Betriebseinrichtungen, auf die Anzahl der Züge u. s. w. Ich glaube nicht, dass Sie in der Lage sein werden, eine andere Concessionsurkunde aufzufinden, die derartige Bestimmungen enthält. Die Unternehmung hat sich bedingungslos zu unterwerfen; die Regierung kann zu jeder Zeit decretieren: so und so viele Züge u. s. w. bis zur äußersten Ausnützung der Einrichtungen und Fahrbetriebsmittel.

Ich kann nur das eine sagen: Wenn man die Sache vorurtheilsfrei beurtheilt und einigen Einblick hat, der doch nicht jedermann möglich ist, so muss zugegeben werden, dass hier eine Protection in dem Concessionsentwurfe nicht zum Ausdruck gekommen ist und dass die Concessionsbestimmungen solche sind, welche, wenn sonst der Gemeinderath vollständig geneigt wäre, selbst um die Concession einzukommen, denselben vielleicht mit einigem Rechte stutzig machen würden.

Ich komme nun mit wenigen Worten zu dem Antrage des Herrn Dr. Huber, welcher übrigens von einem Fachmanne vom Range des Baurathes Kareis besprochen wurde. Das ist ganz klar, dass es außerordentlich wünschenswert wäre, den elektrischen Betrieb einzuführen aus Gründen, die wir alle kennen. Er ist jedenfalls der bequemste, er bietet am meisten Sicherheit, viel mehr Sicherheit als der Dampfbetrieb; es können die Züge viel rascher zum Stehen gebracht werden, als beim Locomotivbetrieb, die Reinheit der Luft — es sollen ja sehr viele Strecken als Untergrundbahnen zur Ausführung gelangen — das alles sind Umstände, welche den elektrischen Betrieb außerordentlich wünschenswert erscheinen lassen. Dass sich das Handelsministerium auch mit dieser Frage sehr beschäftigt hat, beweist eben § 13 der Concessionsbedingnisse selbst. Ich habe mir nun die Frage vorgelegt: Welche Gründe mag das Handelsministerium gehabt haben, den elektrischen Betrieb nicht gleich von verneherein zu decretieren? Und da bin ich zum Schlusse gekommen — die Erkundigungen, die ich bei Fachmännern eingeholt habe, gehen auch dahin — dass der Grund hiefür nur der sein kann, dass man ein gewisses Bedenken hat, dass heute die Fortschritte auf elektrotechnischem Gebiete noch nicht ausreichen, um auf einer Bahn von dieser Größe und Bedeutung, mit diesen Terrainschwierigkeiten ꝛc. sofort den elektrischen Betrieb einzurichten. Man kann sich nun auch die Frage vorlegen: Hat nicht vielleicht das Handelsministerium die Absicht gehabt, der Privatunternehmung, also der Concessionswerberin, günstigere Bedingungen dadurch zu bieten, dass sie ihr den elektrischen Betrieb nicht auferlegt? Nun, da kommt man wieder zu dem Schlusse: Der elektrische Betrieb ist, soviel ich weiß, nach dem heutigen Stande der Wissenschaft nicht theuerer als der Dampfbetrieb, wohl aber sind es die ersten Anlagen, welche ein höheres Capital erfordern. Es wird also mehr Capital erfordert, um sofort die Bahn auf elektrischen Betrieb einzurichten, als auf den Dampfbetrieb. Ob dieses eine Moment für das Handelsministerium den Ausschlag gegeben haben sollte, von der Decretierung des elektrischen Betriebes abzusehen, das muss ich denn doch sehr bezweifeln. Denn die Höhe des Capitals hat nicht jene große Bedeutung, wie die billigere Einrichtung des Betriebes. Denken Sie sich, dass die Stadtbahn ihre Locomotiven nicht mit x-beliebigen Kohlen wird speisen können, denn sie braucht den theueren Coaks — und dass sie vieles anderes ersparen wird, wenn sie den elektrischen Betrieb einrichtet, der sich in jeder Beziehung billiger gestaltet. Also ich komme zu dem Schlusse, dass das Handelsministerium nur Bedenken gehabt haben kann, ob die elektrotechnischen Einrichtungen für den Moment schon passen; ja, um noch einmal darauf zurückzukommen, sage ich: Es ist eine viel schwerere Bedingung, wenn man sagt: Du musst zu jeder Zeit, wenn ich — das Handelsministerium — es will, die auf Dampfbetrieb eingerichtete Bahn auf elektrischen Betrieb umconstruieren. Also auch in diesem Punkte — muss ich sagen — finde ich nicht, dass das Handelsministerium Protection gegenüber Krauß & Comp. geübt hat.

Etwas anderes wird es allerdings sein mit den sogenannten schon vor Jahren erworbenen Vorrechten. Wahrscheinlich hat Krauß & Comp. gewisse Zusicherungen schon zu einer Zeit erhalten, wo noch an der Spitze des Handelsministeriums eine andere Persönlichkeit als heute gestanden hat und wo Krauß & Comp. die ersten Linien hier gebaut haben.

Es wurde nun von zwei Rednern, glaube ich, auch mit Nachdruck hervorgehoben, dass der Gemeinderath in solchen Fragen mehr auf sein Pouvoir, gewissermaßen mehr auf seine Würde sehen soll. Nun, das ist eine Sache, welche mir, seitdem ich dem Gemeinderathe angehöre, immer am Herzen gelegen ist. Aber man kann doch über die Art und Weise, wie man die Würde des Gemeinderathes wahrt, verschiedener Meinung sein; die Mittel sind vielleicht nicht immer gut gewählt. Ich bin nun ganz entschieden dafür und ich glaube, soweit mir Gelegenheit geboten war, habe ich es auch immer bethätigt, dass ich für die Rechte des Gemeinderathes, für unsere Rechte also, und dafür, dass der gewählte Gemeinderath in der Lage ist, seine Pflicht gegenüber seinen Wählern zu erfüllen, auch unerschrocken jedermann gegenüber eintrete. (Bravo!)

Wenn ich nun aber sage: man kann darüber verschiedener Meinung sein, wie man die Würde des Gemeinderathes wahrt, so möchte ich hinzufügen: in erster Linie, glaube ich, wahrt man die Würde des Gemeinderathes, wahren wir unser eigenes persönliches Ansehen gegenüber unseren Collegen und gegenüber der Bevölkerung, wenn wir sachlich sind (Gem.-Rath Noske: Sehr gut!), wenn wir die Leidenschaftlichkeit etwas einzudämmen suchen. Es kommt oft ein Ausbruch von Leidenschaftlichkeit bei Fragen zutage, bei denen es eigentlich unbegreiflich ist. Ich gehöre auch nicht zu den lammfrommen Leuten, ich kann auch einmal, wie man sagt, aus dem Häuschen kommen, aber überall nur schwarz sehen, überall Corruption riechen und kühne Behauptungen aufstellen, ohne auch nur eine begründen zu können, das ist etwas, was meinem Wesen nicht zusagt. Dann, glaube ich, gibt es noch eine andere Bedingung, ein anderes Kriterium für die Wahrung der Würde des Gemeinderathes; das ist nach meiner Meinung: der Gemeinderath soll sich nichts wegnehmen lassen, was ihm gehört, keine Frage außerhalb seines Kreises erledigen lassen, welche in den Gemeinderath gehört, er soll aber auch seine Competenz nie überschreiten; denn dadurch gibt er sich eine Blöße und das

würden wir thun, wenn wir im Sinne des Antrages Steiner den Beschluss fassen würden, die Concession dürfe an Krauß & Comp. nicht ertheilt werden. Das ist eine Sache, welche dem Gemeinderathe nicht obliegt, wo der Gemeinderath ein Votum nach meiner Meinung nicht hat.

Ist aber die Mehrheit dagegen, dass Krauß & Comp. die Concession bekommt, dann fassen wir Muth und stimmen wir alle dafür, dass die Commune Wien selbst um die Concession einschreitet. Das wäre eine richtige, das wäre eine würdige Lösung. (Beifall rechts.)

Gem.-Rath Bentnik (zur Geschäftsordnung): Ich erlaube mir, Schluss der Debatte zu beantragen. Ich glaube, dass es sehr nothwendig ist, dass wir heute fertig werden, sonst können wir morgen aufstehen und in der Zeitung lesen, dass die Regierung über unsere Köpfe hinweg bereits die Concession ertheilt hat.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Es ist Schluss der Debatte beantragt worden. Ich bitte jene Herren, welche dem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Vorgemerkt sind contra: die Herren Gem.-Räthe Sebastian Grünbeck, Jedlička, Dr. Geßmann, Buschan und Eigner.

Pro: die Herren Gem.-Räthe Dr. Mittler, Dr. Nechansky, Röhrl, Matzenauer, v. Stummer, Kareis und Dr. Huber.

Zur Worte gelangt Herr Gem.-Rath Sebastian Grünbeck.

Gem.-Rath Lukšch (zur Geschäftsordnung): Ich möchte mir erlauben, die Wahl von Generalrednern zu beantragen.

Gem.-Rath Sebastian Grünbeck: Ich habe schon das Wort, der Herr Vice-Bürgermeister hat es mir schon ertheilt. Ich werde übrigens ganz kurz sein.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Nachdem Herr Gem.-Rath Grünbeck gesprochen haben wird, werde ich den Antrag auf Wahl von Generalrednern zur Abstimmung bringen.

Gem.-Rath Sebastian Grünbeck: Ich verspreche den Herren, sehr kurz zu sein, damit das sehr geehrte Präsidium absolut nicht in Verlegenheit kommt.

Beim Durchlesen der Concession sieht man eigentlich immer nur Vortheile für die Gesellschaft, und leider sind Bedingungen darin, die immer nur für das Großcapital sprechen. Von jener Seite drüben (rechts) ist bemerkt worden, dass es gerade bei derlei Angelegenheiten immer heißt, die Gesellschaft wird ohnedies daraufzahlen. Nun, wenn wir das im vorhinein sagen, so wird es nächstens vielleicht nothwendig sein, einen Preis auszuschreiben, damit überhaupt eine Gesellschaft die Sache übernimmt. Aber die Gesellschaften wissen das viel besser und wissen auch, dass sie einen genügenden Profit haben werden, und ich kann Ihnen nur sagen, diese Gesellschaft wird das zweite Stück einer Tramway-Gesellschaft. Wie die Tramway-Gesellschaft in zehn Monaten durch die Erhöhung der Tarife 410.000 fl. mehr eingenommen hat als im Vorjahre, so wird es auch mit dieser Krauß'schen Bahn werden. Wir haben da eine zweite Tramway-Gesellschaft, die wird es sehr gut verstehen, die Tarife so hoch zu stellen, dass sie ganz gut darauskommt. Ich glaube also, der Antrag Steiner ist richtig, und es wäre viel besser, wenn die Commune derartige Anstalten übernimmt, oder auch der Staat; aber leider übernimmt der Staat immer nur die nothleidenden Bahnen, bei denen, die etwas tragen, ist er nicht zu finden, die übergibt er einer Gesellschaft. Das zeigt von eigenthümlichen Wirtschaftsverhältnissen und daraus erklären sich die verschiedenen Deficite, weil man alles den Gesellschaften überlässt. Im übrigen schließe ich mich dem Antrage Steiner an und werde für denselben stimmen. (Bravo! links.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Herr Gem.-Rath Lukšch hat die Wahl von Generalrednern beantragt, die Herren, welche dafür stimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Zum Worte sind vorgemerkt: pro: die Herren Gem.-Räthe Dr. Mittler, Dr. Nechansky, Röhrl, Matzenauer, v. Stummer, Kareis und Dr. Huber; contra: die Herren Gem.-Räthe Jedlička, Dr. Geßmann, Buschan und Eigner. Ich bitte die Herren, Generalredner zu wählen.

(Nach einer Pause:) Zu Generalrednern sind gewählt und zwar pro Herr Gem.-Rath Dr. Mittler, contra Herr Gem.-Rath Dr. Geßmann. Das Wort hat Herr Gem.-Rath Dr. Mittler.

Gem.-Rath Dr. Mittler: Meine verehrten Herren! Der Antrag, welcher eben angenommen wurde und den Schluss der Debatte ausspricht, legt jedem die Pflicht auf, sich einer möglichsten Kürze zu befleißen und nur in gedrängter Weise die Argumente zusammenzufassen, die sich gewissermaßen im letzten Augenblicke für oder gegen die Sache ergeben. Die geehrte Opposition hat ihre Führung in dieser in volkswirtschaftlicher und finanzieller Beziehung wichtigen Angelegenheit dem Herrn Gem.-Rath Steiner übertragen, welcher auch in der Sitzung vom 30. Mai den Vorstoß in der Sache übernommen und in der letzten Sitzung des Gemeinderathes einen Antrag gestellt hat. Es ist nun selbstverständlich die Aufgabe aller derjenigen, welche diesen Standpunkt bekämpfen, sich mit diesen Anträgen und deren Begründung zu befassen. Die Concessionsbedingungen, welche seitens der Regierung der Unternehmung Krauß & Comp. angeboten sind, werden von dem Antragsteller als haarsträubend, als ganz außerordentlich günstig bezeichnet, was meines Erachtens einigermaßen damit im Widerspruche steht, dass von derselben Partei an die Regierung das Anerbieten gestellt wird, unter gleichen Bedingungen diese Concession zu übernehmen. Es wird das Argument hervorgehoben, dass officiell das Princip der Verstaatlichung der Eisenbahnen in unserem gegenwärtigen öffentlichen Verkehrsleben gilt. Nun, meine Herren, das steht denn doch einigermaßen im Widerspruche mit den Thatsachen, insbesondere mit dem Localbahngesetze, das am Schlusse dieses Jahres zu Ende geht und bezüglich dessen die Vorarbeiten für die Erneuerung desselben bereits auf der Tagesordnung stehen. Durch dieses seinerzeit einmal bereits verlängerte und wieder zu verlängernde Localbahngesetz ist das Princip zum Ausdruck gekommen, dass es gewisse Bahnunternehmungen geben kann, welche der Staat in die Hand zu nehmen keine Veranlassung hat. Es ist also das nur ein Schlagwort, welches, glaube ich, im gegenwärtigen Falle nicht zur Anwendung zu gelangen hat. Wenn die Concession, wie sie heute der Firma Krauß & Comp. verliehen werden soll und welche von Ihnen als höchst günstig für die Unternehmung bezeichnet wird, die der Commune Wien zu ertheilende gewesen wäre, so würde nach meiner Überzeugung von Ihrer Seite die Concession ebenfalls bekämpft und als für die Gemeinde Wien zu ungünstig hingestellt werden. (Rufe links: Warum nicht gar?) Man kann diese Eisenbahn-Concession, welche etwas ganz Neuartiges in Österreich ist, gewiss nicht mit den Concessionen anderer Localbahnen auf eine und dieselbe Stufe stellen.

Die Localbahnen, welche der gechrte Herr Gem.-Rath Steiner citiert hat, sind meines Erachtens — ich bin der Sache nachgegangen — denn doch mehr oder weniger größer, eleganter ausgestattet, besser adjustierte Industriegeleise. Das ist hier bei dieser Stadtbahn nicht der Fall. Diese Stadtbahn unterscheidet sich von den anderen Localbahnen, und es ist gewiss ungeschickt gewesen, sie als solche zu bezeichnen, in wesentlichen Beziehungen. Wenn Sie die Concession durchlesen, so finden Sie auf Schritt und Tritt, am intensivsten im § 7 der Concession, dass das eine Bahn sein soll, welche dem städtischen Personenverkehr, einer raschen, regelmäßigen und bequemen Personenbeförderung innerhalb des Stadtgebietes zu dienen hat. Das ist eine logische Voraussetzung für diese Bahn, welche auf alle bei der Bahn in Betracht kommenden Momente juridischer, finanzieller und wirtschaftlicher Art zurückwirken muss. Denn, wenn eine Bahn, wie aus der Concession erhellt, ausschließlich für den Personenverkehr berechnet ist und nur in gewisser Beziehung der Approvisionierung und nebenbei auch dem Frachtenverkehre dienen solle, dann finde ich es vollständig begründet, dass gewisse Erleichterungen gewährt werden. Es ist eine bekannte Thatsache, dass das günstige Resultat einer Eisenbahn in finanzieller Beziehung nicht durch den Personenverkehr herbeigeführt wird. Wir haben ja die Erfahrung gemacht, dass die Regierung auf dem Staate gehörigen Strecken den Versuch gemacht hat, den Personenverkehr durch einen billigen Tarif zu outrieren. Da hat sich aber herausgestellt, dass das gerade nicht zur erwarteten Erhöhung der Einnahmen geführt hat, und es musste thatsächlich der herabgesetzte Personentarif erhöht werden, denn die Personenbeförderung ist nichts Billiges; sie erfordert einen ungeheuren Apparat, einen ungeheuren Wechsel mit den Betriebsmitteln, sie erfordert eine Anstellung und Beschäftigung vieler Menschen. Das ist außerordentlich kostspielig, und ich komme daher nochmals darauf zurück, für eine reine Personenbahn sind gewiss Begünstigungen am Platze. Es ist übrigens mit diesen Begünstigungen, und ich kann mich kurz fassen, weil der gechrte Herr Vorredner von dieser Seite darauf zurückgekommen ist, nicht so schlimm bestellt, deshalb nicht, weil, wie es ja schon eingangs der Concession heißt, sich diese Begünstigungen auf bestehende Gesetze gründen.

Ganz abgesehen von dem innerlichen Momente, wird durch die Gewährung dieser günstigen Concessionsbedingungen nur ausgeführt, was in einer Reihe theoretischer, vorangehender Gesetze ohnehin dem Staate als möglich in die Hand gegeben ist.

Diese Gesetze sind eingangs der Concession citiert und wenn man den Inhalt dieser Gesetze mit der Concession vergleicht, so sind das — es handelt sich höchstens ab und zu um eine fünf Jahre länger dauernde Steuer- und Gebürenfreiheit — minimale Concessionen, welche aber durch Specialgesetze geschaffen worden sind.

Das wichtigste Gesetz aber, und mit diesem müssen wir rechnen, welches der Concession zugrunde liegt, ist das Gesetz vom 18. Juli 1892. Alle Begünstigungen, welche in der Concession enthalten sind, sind in diesem Reichsgesetze bereits zum Ausdrucke gekommen und wir können füglich nicht darüber klagen, wenn die Ausführung eines Gesetzes, bei welchem die Gemeinde in gewissem Sinne mitgearbeitet hat, der Unternehmung Begünstigungen gewährt.

Die Frage, ob einer Privatunternehmung die Concession ertheilt werden soll, oder ob die Gemeinde Wien den Bau in Angriff nehmen und die Bahn betreiben solle, ist bereits erörtert worden, und ich glaube, dass alle geltend gemachten Argumente dahin führen, dass die Stadt Wien gegenwärtig nicht in der Lage sei, ein solches Unternehmen auf sich zu nehmen.

Die Gemeinde Wien befindet sich zur Zeit in einem Stadium, in welchem sie so viel Geldauslagen hat; sie ist selbst als Bauunternehmerin thätig und beschäftigt, und es ist nicht einzusehen, warum sie ein so fremdartiges, ihr fernliegendes Unternehmen in die Hand nehmen soll. Es wird zwar von der geehrten Opposition in den Belangen, wo es ihr von ihrem Standpunkte dienlich erscheint, auf die Rentabilität dieser Bahn hingewiesen. Allein ich glaube, diese Rentabilität kann füglich nicht behauptet werden.

Man mag an den Ziffern, welche in dieser Richtung bezüglich der Stadtbahn vorgebracht worden sind, noch so sehr mäkeln, wie auch an den Ziffern, welche der Herr Referent vorgebracht hat, man mag sich auf den Standpunkt stellen, wie Herr Dr. Stern, der den Bau durch die Stadt Wien wünscht; immerhin wird sich ergeben, dass es ein höchst riskantes Geschäft ist. Ich habe vor mir den „Compaß" dieses Jahres liegen, in welchem auch die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. angeführt ist und in welchem das Erträgnis erscheint, welches ihr Betrieb ausweist. Das Actiencapital der Firma Krauß & Comp. beträgt 3,600.000 fl. und es zerfällt in 9000 Prioritäten und 9000 Stammactien, also einfache Actien à 200 fl. Was zahlt nun die Gesellschaft von ihrem Betrieb! Die Prioritäten bekommen natürlich die ihnen versprochene 4½percentige Verzinsung; für die Stammactien ist aber im Jahre 1888/89 1 fl. 50 kr., das ist ¾ Percent gezahlt worden (Hört!) und im Jahre 1890/91 nur 1 fl., also ½ Percent, und ich kann Sie versichern, dass selbst diese Verzinsung nicht durch jene Linien herbeigeführt wurde, welche jetzt in den Rahmen der sogenannten städtischen Localbahnen hineinkommen sollen, sondern dass es die Stammersdorferlinie, welche außerhalb dieses Complexes liegt, die dieses geringe Erträgnis herbeiführende Linie gewesen ist, welche den Ausfall der Wienthallinie — nennen wir sie so — gedeckt hat. Nun, meine Herren, wenn die Stadt Wien die Stadtbahn bauen würde, dann müsste sie auch offenbar die heutige Krauß'sche Dampftramway einlösen. Das ist kein Zweifel, dass die Firma Krauß & Comp. aus dieser Concession nicht verdrängt werden könnte. Ich theile nicht die Ansicht, dass die Gesellschaft überhaupt expropriiert werden könnte, geschweige aus dem Grunde, weil die Commune Wien eine Stadtbahn bauen will. Was würde das aber für eine Folge haben? Das würde die Folge haben, dass wir die Verzinsung des Actiencapitales der Dampftramway-Gesellschaft Krauß & Comp. zu übernehmen hätten. Ich will mich in Berechnungen nicht einlassen, ich könnte mich um 100.000 fl. irren und das wäre mir unangenehm.

Es ist aber zweifellos, dass wir, nachdem heute nur ein ½percentiges Erträgnis herausschaut, für die Verzinsung dieses Capitales bedeutende Opfer zu bringen hätten. Und wenn College Dr. Stern ausführt, dass nach seiner Berechnung ein 3- bis 4percentiges Erträgnis herausschaut, so muss ich sagen, dass ich durch eine solche Berechnung zur Zustimmung zu seinem Antrage nicht ermuntert werde. Wenn er mir nicht einmal eine 4percentige Verzinsung, die wir zu zahlen haben, herauszurechnen imstande ist, wenn er zwischen 3 und 4 Percent schwankt, ergibt selbst seine eigene Rechnung, dass wir bei diesem Geschäfte eine Unterbilanz machen müssen. Ob die Commune Wien es nothwendig hat, derlei von vornherein an und für sich verlustbringende Geschäfte auf sich zu nehmen, ist eine andere Frage, und ob wir diese Verantwortung

unseren Wählern gegenüber übernehmen können, wird jeder nach seiner Auffassung mit sich abzuthun haben.

Es ist nun insbesondere in dem Antrage Steiner, zu dem ich mich nun wende, eine Reihe von principiellen und Ausführungs-Vorschlägen gemacht. Was den Vorschlag betrifft, dass wir uns gegen die Vergebung an Krauß & Comp. aussprechen, so wurde sich darüber bereits geäußert. Maßen wir uns nichts an, wozu wir kein Recht haben. Das ist ja ein Grundsatz für das öffentliche Leben, dass jede Körperschaft innerhalb der Grenzen ihrer Competenz zu bleiben habe. Wenn wir also heute an das Handelsministerium oder, wie gewünscht wird, an eine noch höhere Stelle herantreten und gegen etwas protestieren, zu dessen Entscheidung wir nicht geradezu berufen sind, so ziehen wir uns eine Blamage zu, welche wir uns füglich ersparen können. Der Antragsteller geht sogar so weit, dass er mit einer Petition an den Kaiser treten will, um von ihm zu verlangen, dass die Concession nicht ertheilt werde. Ich muss sagen, dass ich, obzwar ich noch ein ganz junger Parlamentarier bin, in meinem parlamentarischen Gefühle durch diesen Antrag im höchsten Grade verletzt wurde, dass ich es geradezu nicht constitutionell finde, wenn, und möge es auch in einer noch so wichtigen Angelegenheit sein, ein solcher Schritt vorgeschlagen wird, welcher ja eigentlich wirklich jeder rechtlichen Grundlage entbehrt.

Nach unseren Staatsgrundgesetzen ist ja unser Kaiser nur, insoweit er nicht durch seine verantwortlichen Minister handelt, Gnadenacte und Verfügungen zu treffen gewöhnt, welche eben eine Ausnahme von bestehenden Gesetzen zu Gunsten eines einzelnen unter besonders rücksichtswürdigen Momenten darstellen. Dass aber die Gemeinde Wien, welcher ja eine rechtliche Stellung innewohnt, welche eine autonome Gemeinde ist, welche mit einer Reihe von Factoren des Staatslebens in solchen Fragen zusammenzuwirken berufen ist, im Zuge der Erledigung dieser Angelegenheit an die unparteiische, geheiligte Stätte des Thrones treten soll, um hier etwas für sich zu erreichen, was ihr unter gewissen Voraussetzungen nicht bewilligt werden kann, das halte ich für ein inconstitutionelles Vorgehen, und ich glaube, dass auch Staatsbürger und parlamentarische Körperschaften inconstitutionell vorgehen können, weil auch der Constitutionalismus seine zwei Seiten hat: auf der einen Seite muss er ausgeübt werden, auf der anderen Seite ist man verpflichtet, dieser Ausübung Rechnung zu tragen. Wenn man aber den Antrag Steiner überblickt, dann gibt es überhaupt in Österreich gar keinen Factor, von der Krone hinab bis zu den tieferen Instanzen, an welche sich nicht gewendet werden soll: an Seine Majestät, an den Reichsrath und Landtag, an das Handelsministerium, an die Verkehrsanlagen-Commission und — last not least — an das suffrage universel, an das Votum des Volkes.

Meine Herren! Ich glaube, dass noch niemals ein Antrag in so verfehlter Weise aufgebaut worden ist, und dass bei einer ernsten Prüfung selbst Ihre (linke) Partei für diesen Antrag nicht stimmen kann. (Rufe links: Oho!) Dieser Antrag ist in seinem Gipfelpunkte, nämlich in demjenigen, was zum Schlusse angestrebt wird in der — wenn ich so sagen darf — plebiscitären Eisenbahngründung (Rufe rechts: Sehr gut!), etwas geradezu Unerhörtes und Unglaubliches. Meine Herren! Wie stellen Sie sich das in der Praxis vor? Wir sollen unsere Beschlüsse in den Tagesblättern einschalten. Das geschieht ja ohnehin; die bringen alle Beschlüsse. Wir sollen das placatieren, wie etwa in besonders wichtigen Fällen die Reden, die im französischen Parlamente gehalten werden, placatiert werden. Wir sollen eine Volksversammlung einberufen, und was soll diese große Wählerversammlung thun? Sie soll unseren Beschlüssen die Sanction geben. Da bringen Sie zwei Sanctionen mit einander in Concurrenz, denn an einer Stelle Ihres Antrages wenden Sie sich an die Sanction der Krone, an einer anderen wollen Sie wieder die Sanction des Volkes haben. Ich glaube, die Begriffsverwirrung, die in diesem Antrage herrscht, ist durch die Gegenüberstellung dieser beiden Sätze am allerdeutlichsten und drastischesten bewiesen. (Sehr gut! rechts.) Ich glaube, dass auch die finanziellen Vorschläge, welche da gemacht werden, wirklich der Naivetät nicht entbehren. Es heißt: Die Commune soll das Anlagecapital als Prioritätsanlehen aufnehmen. Ja, haben Sie schon gehört, dass man das ganze Anlagecapital zu einer Bahn als Prioritätsanlehen aufnehmen kann? Ist Ihnen denn nicht bekannt, dass Prioritäten nur bis zu einer gewissen Höhe — im vorliegenden Falle bis zu zwei Drittel des Anlagecapitales — ausgegeben werden können? Dürfen auf den ganzen Eisenbahnkörper Prioritäten ausgegeben werden? Sie sehen also, wie auch in sachlicher Beziehung der Antrag nicht genügend erwogen ist, und ich habe erwartet, dass ein Antrag, welchen die gesammte Opposition stellt, wenn er schon einen nach meiner bescheidenen Meinung unrichtigen Kern enthält, denn doch wenigstens eine Begründung erfährt, welche es nicht zu scheuen hat, von der anderen Seite kritisiert zu werden.

Ich will nun auf ein einziges Argument hinweisen, welches bisher in der Frage, ob Privatunternehmung oder nicht, nicht vorgekommen ist. Es kommt ja in dem Programme, welches durch den Beschluss des Reichsrathes vom 18. Juli 1892 Gesetz geworden ist, ausdrücklich vor, dass eine Strecke, und zwar die Innere Stadt-Linie, jedenfalls an eine Privatunternehmung zu vergeben ist, und zwar kommt dies im Artikel VIII, Punkt 4, vor, dass jedenfalls eine dieser Strecken, und zwar die Innere Stadt-Linie — welche allerdings erst später zum Ausbau kommt — in allen Fällen durch eine Privatunternehmung zum Ausbau kommen soll.

Es ist also damit dargethan, dass die Stadtbahn ohne jede Privatunternehmung nach dem ursprünglichen Programme absolut nicht denkbar ist. Wenn aber von der geehrten Opposition und auch vom geehrten Herrn Collegen Dr. Stern hervorgehoben wurde, dass der Gemeinderaths-Beschluss vom 24. Mai 1890 die Forderung enthalte, dass die Gemeinde die Concession erwerbe, so übersehen beide Theile, die da so argumentieren, dass auf den Gemeinderaths-Beschluss vom 27. Mai 1892 eben das Reichsgesetz vom 18. Juli 1892 gefolgt ist, welches dem Programme Gesetzeskraft verliehen hat, und in diesem Programme ist meiner Ansicht nach nicht Raum für den Ausbau der Bahn durch die Gemeinde, es wäre denn, dass man die Gemeinde als einfache Privatunternehmung im vorliegenden Falle auffasst, und mit dieser Auffassung werden Sie sich nicht befreunden. Denn die Gemeinde Wien hat wohl schließlich eine andere Stellung als ein gewöhnlicher einfacher Privatunternehmer, und man müsste es sich gefallen lassen, dass die Gemeinde, wenn sie ein solches Geschäft privatim unternimmt, wie ein einfacher Privatunternehmer behandelt wird.

Ob das Ihnen im gegebenen Falle auch passen würde, wenn gewisse Concessionsbestimmungen, die sehr drückend für die Concessionäre sind, auch auf die Gemeinde Wien appliciert werden, das ist eine weitere Frage. (Rufe links: Tramway!) Wenn aber die Gemeinde Wien den Bau in die Hand nehmen wollte, und ich komme auf diesen Gegenstand kurz zurück, so ist die Ausführung desselben nur durch ein Anlehen möglich, durch ein Anlehen, welches

von allem Anfange an sowohl in Hinsicht auf die Verzinsung als auch auf die Amortisation gedeckt werden müsste durch den Steuergulden des Einzelnen, und es würden vielleicht Jahre hindurch gerade diejenigen zu den Kosten dieses Bahnbaues beitragen, welche von dem Genusse desselben noch lange Zeit ausgeschlossen sind. Wir würden heute das Ganze auf alle unsere Mitbürger umlegen müssen, und diese Localbahnen tragen doch nur eine gewisse volkswirtschaftliche und eisenbahnpolitische Tendenz der Verbindung der Extremen mit dem Centrum, und nicht alle diese Extremen kommen gleichzeitig daran. Eine Menge derselben kommt erst sehr spät daran. Es müssten also alle zu etwas zahlen, wovon nicht alle einen Genuss haben, während, wenn eine Eisenbahnunternehmung das Ganze baut und nur derjenige bezahlt, der das Vehikel benützt, darin eine gewisse Gerechtigkeit liegt.

Ich gebe ja zu, dass diese Concession — wie alles, womit wir zu rechnen haben — kein Ideal ist. Alles lässt noch Wünsche offen, und auch der geehrte Stadtrath hat eine Reihe von Wünschen ausgesprochen. Die Concession ist ja nicht etwas, was vom grünen Tische weg decretiert wird, sondern das Resultat schwieriger, spießiger Verhandlungen, und was in der so glatt zu lesenden Concessionsurkunde steht, involviert oft das Resultat schwieriger beiderseitiger Kämpfe. Berechtigte Interessen concurrieren miteinander dahin, dass eines oder das andere mehr oder treffender zum Ausdrucke komme.

Ich hätte nur einen einzigen Wunsch und werde in der Special-Debatte — wenn es zu einer solchen kommt — einen diesbezüglichen Antrag stellen: das ist, dass eine Verfügung in der Concession getroffen werden sollte, auf welche bisher nicht aufmerksam gemacht wurde, welche mir aber ein Gebot der Gerechtigkeit zu sein scheint. Im § 3 der Concession heißt es (liest): „Für die Einhaltung der vorbezeichneten Bautermine hat die Gesellschaft durch Erlag einer Caution im Betrage von 800.000 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Werteffecten Sicherheit zu leisten. Im Falle die obigen Verpflichtungen durch Verschulden der Gesellschaft nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden." Es will mir nun scheinen, dass ungeachtet des unbestreitbaren Hoheitsrechtes des Staates in Ansehung der Vergebung einer Concession, hier denn doch ein ganz besonderer Fall vorliegt, der auch bezüglich des Cautionsverfalles eine besondere Regelung erheischt.

Hier haben wir es nicht mit einer gewöhnlichen Eisenbahn-Concession zu thun, es sind auch nicht die gewöhnlichen Factoren hier beisammen, die bei solchen Unternehmungen zusammenzuwirken pflegen; hier hat man es mit einem Specialwerke für Wien zu thun, und ich glaube, dass dieser Gedanke bei jeder Gelegenheit zum Ausdrucke und zur Betonung gelangen muss.

Ich würde mir daher erlauben, den Vorschlag zu machen, dass diese Caution, wenn sie für verfallen erklärt wird, zu Gunsten der Commission für Verkehrsanlagen verfalle (Beifall), ein Vorschlag, welcher die innere Billigkeit für sich hat. Man kann nämlich ganz gut sagen, dass die Gemeinde im Hinblicke auf die vorliegende Concession und die damit zusammenhängenden Werke gewisse Actionen einleitet und betreibt, und dass sie im Falle des Nichtzustandekommens der Ausführung, also im Falle des Eintrittes des Cautionsverfalles in der Caution dadurch, dass dieselbe der Verkehrs-Commission, die ja nur für Wien Werke zu schaffen hat, zufällt, eine gewisse Récompense, eine gewisse Entschädigung finde.

Ich bin am Schlusse und glaube, das Wesentliche in der Sache berührt zu haben.

Es wurde vom Herrn Antragsteller Steiner in seinem ersten Antrage und auch in seiner Rede an diese (rechte) Seite des Hauses der Appell nach Einigkeit gerichtet. Es wurde der Wunsch ausgesprochen, dass in dieser Frage die beiden Seiten des Hauses zusammenstehen, und ich glaube, niemand, dem es um das Wohlergehen der Stadt ernst ist, kann diesem Wunsche, bei welcher Gelegenheit er immer ausgesprochen wird, entgegentreten.

Aber, meine Herren, die Bethätigung einer solchen Einigkeit kann von unserer Seite doch nur in denjenigen Fällen erfolgen, wo Sie uns mit Vorschlägen und Anträgen kommen, die etwas Praktisches, Richtiges, Erreichbares sind. Machen Sie nur einmal die Probe; beantragen Sie einmal etwas, was, wirklich klar erwogen und ruhig betrachtet, im Interesse der Stadt gelegen ist, und es wird sich auf dieser (rechten) Seite niemand finden, der dagegen sprechen oder dagegen handeln würde. (Gelächter links.)

Sie müssen nur, wenn Sie beurtheilen, ob etwas im Interesse der Stadt gelegen ist, sich über Ihren eigenen Standpunkt ein wenig zu erheben wissen, Sie müssen sich nur den Standpunkt des Unbefangenen, des Ruhigen zu gewinnen wissen (Unruhe links. — Gem.-Rath Jedlička: Aber geben Sie uns keine Belehrung!), dann werden Sie in jedem einzelnen Falle beurtheilen können, ob Ihr Appell an unsere Zustimmung zu Ihren Actionen am Platze ist oder nicht. (Erneuerte Unruhe links. — Rufe: Schluss! Zur Sache!) Ich bitte recht sehr, ich weiß nicht, aber ich glaube, ich kann nur vom Vorsitzenden zur Sache gerufen werden.

Ich habe das nur beigefügt, nicht in der Absicht, Ihren Widerspruch hervorzurufen, umgekehrt, um es zu ermöglichen, dass in gewissen Fragen, wo sachliche Standpunkte zur Erörterung kommen, eine ruhige Discussion platzgreife. Ihr Refus kann natürlich nicht ermuthigend auf jemand wirken, der die Absicht hat, welche ich zum Ausdrucke brachte.

Ich will schließlich mit Rücksicht darauf, dass Generalredner gewählt wurden und der Wunsch zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Angelegenheit heute noch womöglich zum Abschlusse komme, mir den Antrag zu stellen erlauben, dass die Anträge des Stadtrathes en bloc angenommen werden, vorbehaltlich der Abstimmung über jene Anträge, welche zu den Referenten-Anträgen bereits schriftlich gestellt worden sind. Ich empfehle Ihnen, die Anträge Steiner abzulehnen und die Referenten-Anträge zur Annahme. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen rechts.)

Gem.-Rath Dr. Geßmann: Meine hochverehrten Herren! Ich werde mich mit Rücksicht auf den Umstand, dass wir eben in der zwölften Stunde uns befinden, möglichst kurz fassen; aber ich kann nicht umhin, das Bedauern auszusprechen, dass fast jedesmal, wenn es sich um so hochwichtige Angelegenheiten handelt, hier so manipuliert wird, dass immer eine eingehende und auch noch so sachliche Erörterung zur Unmöglichkeit wird. Ich werde mich deshalb kurz darauf beschränken, auf die Ausführungen des unmittelbaren Herrn Vorredners und der anderen Herren, welche heute gesprochen haben, zu erwidern. Ich kann nur mein Bedauern darüber aussprechen, dass sowohl von Seite des Herrn Collegen Herrdegen, wie von Seite des unmittelbaren Herrn Vorredners immer von einer Competenzüberschreitung des Gemeinderathes bezüglich des Antrages Steiner gesprochen wird.

Was wird denn im Antrage begehrt? Dass wir das elementarste staatsbürgerliche Recht, das in keiner, und sei es die reactionärste Verfassung, fehlt, das Petitionsrecht ausüben. Das ist nach dem Begriffe der Herren, wenn es sich um eine großcapitalistische Unternehmung handelt, sofort eine Überschreitung der Competenz des Gemeinderathes (Rufe links: Sehr richtig! — Oho-Rufe rechts), die wir uns unter keiner Bedingung zuschulden kommen lassen dürfen.

Meine Herren! Ärger kann man mit den eigenen Rechten doch nicht umspringen, als es von dem geehrten Herrn Vorsprecher geschehen ist.

Es ist darauf hingewiesen worden, dass diese Concession ja gar nicht so günstig für die Unternehmung sei. Es hat speciell der Herr Vorredner gesagt, dass, wenn dieselbe Concession uns ertheilt worden wäre, wir dieselbe gewiss nicht als annehmenswert befunden, sondern ebenso dagegen opponiert hätten. Woher weiß denn der verehrte Herr Vorsprecher das? Hat er irgend auch nur den leisesten Anhaltspunkt für diese Behauptung? Ich bin im Gegentheil überzeugt, dass wir zu den gleichen Bedingungen gewiss mit Freuden acceptiert haben würden, weil ja in der That eine Reihe so weitgehender Concessionen in dieser Vergebungsurkunde enthalten sind, dass man sich sie gewiss nicht besser wünschen kann, ob sie jetzt ein Privatunternehmer oder ob sie die Gemeinde Wien erhält.

Einzelne Punkte sind es, die geradezu horrend genannt werden müssen, weil sie auch zukünftigen, noch in einer ziemlichen Ferne liegenden Verhältnissen in der unglaublichsten Weise präjudicieren. So ist die Geschichte beispielsweise gerade mit dem Leichenfuhrwerk.

Da wird eine so große Anzahl von bestehenden Interessen dadurch verletzt, dass auf diese Weise geradezu ein Monopol für eine capitalistische Gesellschaft geschaffen wird; dass man sich das manchesterliche Princip der größten Rücksichtslosigkeit gegen den Mittelstand, gegen bestehende Besitz- und Erwerbsverhältnisse nicht schärfer ausgedrückt denken kann, als das in dieser Bestimmung der Fall ist, die ein ausschließliches Monopol mit Verletzung weitgehender, bereits bestehender Rechte ins Auge fasst. (Rufe links: Sehr richtig!) Dagegen müssen wir uns entschieden verwahren; und ich glaube, Sache des Gemeinderathes, der die freigewählte Vertretung der Bürgerschaft ist, ist es gewiss nicht, die Steuerträger auf diese Weise zu schädigen, dass wir ein Monopol zu Gunsten einer ausländischen capitalistischen Gesellschaft schaffen.

Der unmittelbare Herr Vorredner hat ausdrücklich ausgeführt, dass eine bedeutende Reihe von Erleichterungen für den Unternehmer in der Concession thatsächlich enthalten seien. Sein zweiter Vorredner Herr Gem.-Rath Herrdegen hat gefunden, dass die Concession sehr lästig und drückend für die Privatgesellschaft ist, und hat sich darauf berufen, dass in der Sache nur Fachmänner mitreden können und implicite für sich in Anspruch genommen, dass ein anderer ein Urtheil darüber nicht habe. (Gem.-Rath Herrdegen: Durchaus nicht!) Wir haben auch die Sache studiert und wenn auch nicht ein jeder Ingenieur ist, so hat er doch Gelegenheit, sich bei Ingenieuren über die Sache zu orientieren; und da ist das Urtheil der Fachmänner, die den verschiedensten Interessenkreisen angehören, dahin gehend, dass in der That auf technischem Gebiete ganz kolossale Erleichterungen bei einem solchen Bahnbau und einem solchen Betriebe, wie er hier vorgesehen ist, in dieser Concession gewährt werden. Es ist nicht meine Aufgabe, die einzelnen Punkte anzuführen, obwohl ich Punkt für Punkt aus den Concessionsbedingungen das beweisen könnte. — Gestatten Sie mir nur, zur Abkürzung des Verfahrens zwei Punkte herauszugreifen. Sie haben z. B. da ein Schotterbett von 0·3 m. Es ist notorisch, dass das bei einem solchen Verkehre, der 8000 Personen in der Stunde befördern soll, absolut unzulässig ist, dass in kurzer Zeit das Schotterbett vollständig zermalmt sein wird und dass dadurch eine Belästigung des Publicums durch heftiges Stoßen in der kürzesten Zeit eintreten wird. Mithin sind die Bedingnisse solche, dass sie durchaus nicht als im Interesse der Bequemlichkeit und des tadellosen Betriebes gelegen betrachtet werden können.

Eine andere Bestimmung enthält, was der Herr Vorredner als besonderen Vortheil angeführt, die Doppel-Perrons! Ja, meine Herren! Nicht dass ein Doppel-Perron, für jede Fahrrichtung ein eigener Perron bestehen soll, ist ein Vortheil; sondern man hätte begehren müssen, dass überall zweiseitige Perrons sind. Wie wollen Sie denn einen Verkehr von 8000 Personen in einer Stunde sich vollziehen lassen, wenn beim Aussteigen und Einsteigen nur ein Perron benützt werden kann; da hätte Sorge getroffen werden sollen, dass zweiseitige Perrons geschaffen werden, dass man auf der einen Seite auf- und auf der anderen Seite absteigen könne, damit sich der Verkehr wirklich klaglos abspielen kann. Ebenso ist es bezüglich des Radius für die Bogen. Mit dem Ausmaße derselben war schon ganz zweifellos ausgesprochen, dass das Übergehen von einer ganzen Reihe von Personen-Waggons, die auf den Linien der großen Bahnen verkehren, auf die Stadtbahn vollständig ausgeschlossen ist, weil die Radien so gering bemessen sind, dass ein großer Theil des Fahrparkes der großen Eisenbahnen auf den Localbahnlinien nicht zu verkehren vermag.

Was die finanziellen Concessionen, die in dieser Vergebungsurkunde ertheilt wurden, betrifft, so wird niemand leugnen wollen, dass sie ganz außerordentlich weitgehend sind, so weitgehend, wie sie nicht leicht in einer anderen Concession, mindestens in neuerer Zeit, gegeben wurden. Es mag ja ganz richtig sein, dass, wenn man Concessionen aus den Sechziger- und Siebzigerjahren hernimmt, wo das Manchesterthum noch allmächtig war, man vielleicht finden wird, dass andere Concessionen günstiger waren. Ja, meine Herren! Wir sind eben in einer anderen Zeit, wir stecken nicht mehr so in dem Sumpfe des Manchesterthums, des Capitalismus, darin. Freilich, wenn es nach den Wünschen der Herren gienge, wären wir vielleicht noch mitten darin. Aber es sind glücklicherweise doch noch Factoren da, die trotz allem Widerstande Ihrerseits andere Verhältnisse geschaffen haben. Es wird da fortwährend behauptet, dass die Stadt Wien mit einer Bahn nichts zu thun habe, und der verehrte Herr Referent hat auch gesagt: Ja, wie kommt denn die Stadt Wien dazu, sich eine Eisenbahn zu bauen, das geht sie ja gar nichts an. Das ist ein Wirkungskreis, der der Gemeinde vollständig fernliegt; und auch der letzte Vorredner hat das ausgeführt. Ein merkwürdiges Princip, eine merkwürdige Auffassung für die Zeit, in der wir jetzt leben! Vor 30 Jahren mag es ganz plausibel geklungen haben, heute aber ist es höchst antiquirt. Und wenn die Herren, welche auf den Fortschritt pochen, bei jeder Gelegenheit mit dergleichen Phrasen kommen, so müssen sie sich es gefallen lassen, dass man sie wenigstens auf wirtschaftlichem Gebiete die ärgsten Reactionäre nennt. (Beifall links.)

Die kleinsten Provinzstädte haben dergleichen Aufgaben gelöst, so z. B. Neutitschein. Die Neutitscheiner konnten dergleichen leisten, nur die Wiener müssen in diesem Falle zurückstehen. Es wäre nach

der Ansicht jener Herren ein Wagnis, auf das wir uns unter keiner Bedingung einlassen können. Meine Herren, es ist merkwürdig, wie da bei jeder Gelegenheit dahin gearbeitet wird, um die Kreise des Großcapitales ja nicht zu tangieren. Heute ist von dem unmittelbaren Herrn Vorredner und auch von einigen anderen Rednern betont worden, dass man der Gemeinde Wien zu viel zumuthe. Jetzt werden wir eine Gasanstalt errichten, jetzt eine Assecuranz u. s. w. Ja, meine Herren, Sie machen es bei jeder Gelegenheit so; wie wir seinerzeit die Gas-Debatte gehabt haben, hat es geheißen, darauf kann sich die Stadt Wien nicht einlassen. Jetzt, wo es sich um eine Bahn handelt, compromittieren Sie auf die Gasfrage. Wie die Straßensäuberung in dem I. Bezirke durchgeführt werden sollte, hieß es, in das kann sich die Gemeinde Wien nicht einlassen. Es wundert mich, dass sich heute nicht jemand darauf berufen und gesagt hat, weil die Stadt Wien nächstens die Straßensäuberung in eigene Regie nimmt, kann sie sich mit einem so fernliegenden Gegenstande nicht befassen.

Das Princip bleibt sich bei Ihnen gleich, Sie wollen nichts wissen von einer Ausdehnung der Machtsphäre der Gemeinde. Sie wollen durchaus und durchaus immer nur dem Privatcapital alles überlassen, ob es sich nun um einen Bahnbau oder um die Gasgesellschaft oder die Hypothekenbank, um die Assecuranz oder was immer handelt. (Beifall links.) Das ist der Standpunkt, den Sie bei jeder Gelegenheit einnehmen. (Gem.-Rath Herrdegen: Wer hat die Assecuranz beschlossen, wir oder Sie?) Der beste Beweis, wie die Assecuranzangelegenheit aufgefasst wird, ist, wie sie hier im Gemeinderathe behandelt worden ist. Seit ein paar Jahren stockt trotz des damaligen Beschlusses die Versicherung und kommt um keinen Schritt weiter. Wenn es sich aber darum handelt, irgend etwas einer Privatgesellschaft auszuliefern, da geht's mit Riesenschritten, da muss die Sache schleunigst gemacht werden. (Gem.-Rath Herrdegen: Wir haben das in Ihrer Abwesenheit beschlossen.) Aber verschleppen thun Sie es jetzt doch.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich bitte nicht zu unterbrechen!

Gem.-Rath Dr. Geßmann (fortfahrend): Es hat uns der geehrte unmittelbare Herr Vorredner ausgerechnet, dass die gegenwärtige Verzinsung der Actien von Krauß & Comp. eine außerordentlich minimale sei, und hat auf Grund dieser Ziffern nachgewiesen, dass die Stadt Wien ein ungeheures Risico übernehmen würde, wenn Sie sich auf den Bau und Betrieb einer solchen Stadtbahn einlassen würde. Darauf antworte ich Folgendes: Erstens ist der Bestand der Gesellschaft noch kein so langer, dass ein abschließendes Urtheil in der Richtung möglich wäre. Aber der verehrte Herr Vorredner möge es mir verzeihen, er weiß so gut wie ich, dass die Krauß'sche Dampftramway gebaut wurde auf die Concession hin, die heute ertheilt werden soll, und dass das mit ein Motiv für die ganze Unternehmung war, das ist ja kein Geheimnis, es müsste denn der verehrte Herr Vorredner so außerordentlich kindlich sein, dass er nicht wüsste, was die ganze Welt weiß und seit Jahren weiß, dass die Krauß-Compagnie diese Concession unter jeder Bedingung bekommt. Warum sie sie bekommt, das wissen wir freilich nicht. Es hat der geehrte Herr Vorredner u. a. angeführt, dass es nothwendig sei, dass die Gesellschaft Krauß & Comp. die Concession bekomme, weil ja ein paar Linien, die die Krauß-Compagnie heute schon betreibt, nothwendigerweise in die Trace der Stadtbahn hineinfallen. Wo steht denn das geschrieben? Wer oder was zwingt uns oder den Staat oder die Verkehrs-Commission, auf diese Linien der Krauß'schen Gesellschaft Rücksicht zu nehmen? Gerade umgekehrt ist es: Wenn das Interesse der Stadt, das Interesse des Staates, überhaupt der Allgemeinheit gewahrt worden wäre, dann würde die Wienthallinie am rechten Ufer überhaupt nicht geführt werden; dann hätte man sich für die Linie am linken Ufer entschieden (Richtig! links), die in jeder Hinsicht weit besser, weit billiger herzustellen gewesen wäre als die andere. Und das ist nicht mein Urtheil, das ist das Urtheil von Fachleuten, die in Ihrem eigenen Lager stehen und bezüglich deren nur eine plötzliche überraschende Wandlung der Ansichten seinerzeit eingetreten ist. (Heiterkeit links.)

Es ist also nicht wahr, dass da eine Verpflichtung oder irgend ein Zwang vorliegt, diese Linie für die Stadtbahn zu erwerben. Wenn man ohne Rücksicht auf Krauß & Comp. hätte vorgehen wollen, dann hätte man diese Linie einfach rechts liegen lassen können; sie geniert uns gar nicht und spielt bei der Stadtbahn absolut keine Rolle. Es hat mich gefreut, dass von Seite des Herrn Collegen Dr. Stern der Standpunkt vertreten wurde, der, wie mir scheint, als der einzig richtige aufgefasst werden muß. Wenn gegen die Berechnung, die er aufgestellt hat, gewisse Einwendungen erhoben werden, so kenne ich ja nicht die Basis, auf Grund deren diese Berechnungen aufgestellt wurden; es mag ja sein, dass eine Reihe ganz ungünstiger Momente, ganz besonders schwieriger Conjuncturen bei Aufstellung dieser Ziffern in Betracht gezogen wurden. Aber selbst angenommen, die Ziffern seien richtige und die Rentabilität der Stadtbahn halte sich zwischen 3 bis 4 Percent; haben wir denn eine Sicherheit dafür, dass der Zinsfuß so bleibt, wie er dermalen ist? Der landläufige Zinsfuß ist heute 4 Percent. Es ist aber ganz fraglos, dass der Zinsfuß eine Tendenz zu weiterem Sinken hat, dass, wenn nicht künstlich von Seite des mobilen Großcapitales eingegriffen wird, diese Tendenz sich immer mehr zur Geltung bringen wird und dass vielleicht in zehn, fünfzehn Jahren schon eine Verzinsung von 3, $3^1/_2$ bis 4 Percent als eine glänzende betrachtet werden kann. Dieses Motiv würde uns daher kaum bewegen können, auf die Concessionsertheilung an die Stadt Wien zu verzichten.

Es hat der geehrte Herr Vorredner auch eine Reihe constitutioneller Bedenken gegen den Antrag des Collegen Steiner vorgebracht. Gestatten Sie mir da, nur das eine zu sagen. Wir haben, obwohl wir gewiss auch mit demokratischem Öle gesalbt sind — und vielleicht noch mehr als die Herren — eine andere Idee von der Stellung des Monarchen, als sie von dem unmittelbaren Herrn Vorredner ausgedrückt wurde. Er denkt sich den Monarchen — wie soll ich mich parlamentarisch ausdrücken? — einfach als eine Bestätigungsmaschine des constitutionellen Ministeriums. Der Kaiser hat nichts zu sagen, sondern das ist ausschließlich nur Sache der constitutionellen Factoren, des Abgeordnetenhauses allenfalls — ich weiß es nicht — und vor allem des Ministeriums, namentlich eines Ministeriums, das den Herren vom Großcapital recht günstig gesinnt ist, denn sonst würde von demselben wohl auch der Appell an die höheren Instanzen ergriffen werden und er ist ja auch tausendmal ergriffen worden, die Geschichte hat das schon oft gezeigt.

Merkwürdig! Da sind Sie constitutionell. Aber sind denn die jetzigen legislativen Factoren wirklich der Ausdruck des Volkswillens? Können Sie sagen, dass der Constitutionalismus, wie er jetzt besteht, auch nur den leisesten Anspruch hat, eine Volksvertretung genannt zu werden?

Meine Herren! Wir sind zwar die Reactionäre in Ihren Augen, aber trotzdem bedanken wir uns für einen solchen Constitutionalismus, der nichts anderes ist als der Constitutionalismus des Geldsackes; und ich sage Ihnen, lieber ist mir noch ein klar blickender, rechtlicher, absolutistischer Monarch als ein Constitutionalismus, der nichts als die Wand abgibt, damit das Großcapital dahinter seine Manöver aufführen kann. (Beifall und Händeklatschen links.)

Ich muss gestehen, ich finde auch keinen Gegensatz zwischen dem ersten und letzten Antrage des Collegen Steiner. Gewiss ist es unsere Pflicht, wenn wir es ehrlich mit der Sache meinen, alle Instanzen anzurufen und an alle Factoren heranzutreten, die bei der Sache mitzusprechen haben, sonst würden wir eben nicht ernst zu nehmen sein. Da darf gar nichts übergangen und übersehen werden, was eine Änderung in der Sache herbeiführen könnte, die wir im allgemeinen Interesse als unbedingt geboten erachten. Und ganz merkwürdig ist, dass die Einberufung einer Volksversammlung so den Hohn (Rufe links: Die Angst!) und die Geringschätzung des geehrten Vorredners hervorruft. Wo kommen Sie denn mit den ganzen liberalen Principien hin? Das ist eine ganz richtige Instanz und ich würde sehr wünschen, dass eine Volksabstimmung in solchen concreten Fragen platzgreifen würde, wie es in der Schweiz heute der Fall ist. Ein solches Referendum wäre sehr gut und in Oberösterreich besteht im Gemeindegesetz ein solches Referendum; es ist das gar nicht so lächerlich, wie der Herr Vorredner glaubt, und verträgt sich ganz gut mit den constitutionellen Principien auch dann, wenn man im Falle einer so schweren Schädigung, wie wir sie in dieser Concessionsurkunde erblicken, daneben auch an den Monarchen herantritt, in der Überzeugung und durchdrungen von dem Gefühle, dass der Monarch mehr ist als der Hampelmann seiner Minister. Es sind ja die Lasten, welche die Gemeinde Wien durch diese Concessionsurkunde übernimmt, außerordentlich große. Nicht nur, dass wir auf eine sehr lange Reihe von Jahren auf die Einkommensteuer und alle anderen Umlagen verzichten, sind wir auch gezwungen, ohne dass wir eigentlich heute noch wissen, um was es sich im Detail handelt, eine Menge von sehr wertvollen Gründen abzutreten. Es ist in der Concession die Bestimmung, dass alle diejenigen Grundbestandtheile, welche für den Bahnbau erforderlich sind, unentgeltlich von der Gemeinde insoweit abgetreten werden sollen, als sie heute nicht schon als Baugrund bewertet sind; und das muthet man uns zu in einem Augenblicke, wo uns die Detailpläne vollständig fehlen, wo wir wohl die Haupttrace kennen, aber über die Detailausführung gar keine Kenntnis haben, wo wir also die Größe der Lasten, die wir damit übernehmen, absolut nicht bemessen können. Wenn wir solche Opfer bringen, dann sollen wir nach der Meinung der Herren Dr. Mittler und Herrdegen einfach still zuschauen, wie das Handelsministerium über unsere Köpfe hinweg entscheidet? Was wären wir da für Gemeindevertreter? Ist es denn nicht unsere Pflicht, uns zu rühren und für die Interessen der Gemeinde zu reden? Und, meine Herren, ich kann Ihnen sagen, es ist traurig genug, dass es einem Mitgliede der Opposition vorbehalten blieb, überhaupt in dieser Sache einen Antrag zu stellen. Wäre es auf die Herren angekommen, so hätten Sie gar nichts in der Sache gethan, Sie hätten ruhig zugesehen, wie die Rechte der Gemeinde mit Füßen getreten werden, wie über unser Eigenthum verfügt wird, ohne dass man uns befragt oder dass man mit uns in Verhandlungen getreten wäre.

Meine Herren! Das ist nicht der Standpunkt, auf dem man die Interessen der Gemeinde richtig und mit Nachdruck vertritt. Darum kann ich nicht nur nicht finden, dass die Anträge des Herrn Gem.-Rathes Steiner übel angebracht sind, dass sie an irgend welchen unbegreiflichen Gegensätzen leiden, sondern sie sind in hohem Grade dankenswert und für uns ein ehrendes Zeugnis, wenn wir uns auch die Zustimmung des Herrn Dr. Mittler damit nicht errungen haben.

Ich möchte zum Schlusse nur noch eines sagen: Ich bin mit dem Antrage, den der Herr College Dr. Mittler bezüglich des Verfalles der Caution und bezüglich der Zuweisung dieser Caution an die Wiener Verkehrsanlagen-Commission gestellt hat, vollständig einverstanden. Aber ich hätte gewünscht, dass, wenn schon die Frage angeregt wurde, und es ist ja ersichtlich, dass sich der geehrte Herr Vorredner speciell mit diesem Punkte befasst hat, weil er ihn in der General-Debatte zum Gegenstande seiner Ausführungen gemacht hat, ihm etwas anderes aufgefallen wäre, und das ist die höchst zweideutige Bestimmung, dass diese Caution für verfallen erklärt werden kann. Meine Herren! Wenn Sie überhaupt die ganze Concession von a bis z durchschauen, so werden Sie die Tendenz, von der diese Concession überall durchdrungen ist, sofort in den verschiedenen „möglichst", thunlichst" u. s. w. auf das genaueste erkennen. Überall, wo der Gesellschaft eine Verpflichtung auferlegt werden soll, wird „thunlichst" und „möglichst" gesagt, d. h. wir geben der Gesellschaft ein Thürl, wo sie einfach hinausschlüpfen kann. Über das „möglichst" und „thunlichst" entscheidet das Handelsministerium, und ich glaube, das Handelsministerium wird der Gesellschaft, der es diese Concession ertheilt hat, auch dann wahrlich nicht wehe thun. Wenn der Herr Vorredner erwähnt hat, dass im Eingange der Concession sich auf eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen berufen wird, welche das Verhältnis der Bahn zum Staate, zum Publicum, mit einem Wort, die ganzen Betriebsverhältnisse u. s. f. regeln, so erwidere ich ihm darauf nur Folgendes: Die Art und Weise, wie von Seite einer ganzen Reihe von Privatgesellschaften bisher trotz dieser Bestimmungen in den verschiedenen Gesetzen und Verordnungen mit den öffentlichen Interessen umgegangen wurde, die Art und Weise, wie diesen Verordnungen in der unglaublichsten Weise seitens der Privat-Eisenbahn-Verwaltungen hohngesprochen wurde, gibt für jedermann, der die Verhältnisse kennt, den Beweis, dass die Aufzählung dieser Paragraphe uns vor Unannehmlichkeiten nicht schützen wird, wie wir sie beispielsweise bei der Tramway-Gesellschaft erfahren haben.

Ich erkläre Ihnen, meine Herren, genau so wie die Tramway-Misère uns fortwährend molestiert und wir aus den Streitigkeiten und Zwistigkeiten mit dieser Gesellschaft nicht herauskommen, genau so und noch viel ärger wegen des erweiterten Umfanges wird es uns mit der neuen Stadtbahn ergehen; und wenn wir dann Klagen und Recriminationen erheben, so wird man uns mit Recht vorhalten, was auch heute bereits gesagt worden ist: was wollt Ihr denn haben, Ihr habt ja freudig dieser Concession zugestimmt, im Gegentheile, es wurde als Competenzüberschreitung von Euch hingestellt, dass Einige daran etwas auszusetzen gehabt haben.

Ich bitte Sie also, den Anträgen der Herren Collegen Steiner und Dr. Stern zuzustimmen, weil ich fest überzeugt bin, dass wir auf diese Weise unsere Pflicht, gegenüber der Stadt Wien, gewiss aber auch gegenüber der Allgemeinheit und dem Staate thun. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen links.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Zur weiteren formellen Behandlung erlaube ich mir bezüglich des Antrages Mittler auf en bloc-Annahme die Bemerkung, dass derselbe nicht angenommen werden kann. Die Abstimmung erfordert nämlich, dass zunächst der Antrag Steiner zur Erledigung gelange; erst dann können die einzelnen Anträge erledigt werden, welche seitens des Stadtrathes gestellt werden.

Eine Abkürzung ist nur dann möglich, wenn jene Gemeinderathsmitglieder, welche außer den Zusätzen des Stadtrathes noch weitere Anträge zu stellen haben, sich bei der Verlesung der einzelnen Paragraphen einfach melden und die Anträge formulieren und vorlegen, dann könnte die Sache noch heute erledigt werden. Wenn aber eine weitere, eingehende Discussion in der Special-Debatte gewünscht wird, dann läßt sich die Sache mit Rücksicht darauf, dass eine große Anzahl von Gemeinderäthen nicht in der Stadt wohnen, daher wohl kaum länger hier zu halten sein werden, heute nicht erledigen.

Die Anträge des Stadtrathes kennen die Herren, der Herr Referent wird einfach einen Paragraphen nach dem anderen aufrufen, und wer dann Zusätze zu stellen hat, möge sich sofort melden. Wenn die Herren einverstanden sind, kann man es in dieser Weise machen. (Zustimmung.)

Zu § 1 hat sich gemeldet Herr Gem.-Rath Dr. Hackenberg.

Gem.-Rath Dr. Hackenberg: Zum Absatz 1 würde ich einen kleinen Zusatz-Antrag stellen, der in der Natur der Sache gelegen ist.

Es heißt da nämlich (liest): „Der Gesellschaft ist die Verpflichtung aufzuerlegen, bei Kreuzungen der in Zukunft neuzuschaffenden Straßenzüge durch die Bahn auf ihre Kosten die Durchlässe herzustellen."

Hier ist nur die Rede von Durchlässen, es müsste aber doch zur Ergänzung dieses Theiles auch von Überbrückungen die Rede sein, und ich erlaube mir daher hinter dem Worte „Durchlässe" den Zusatz „und Überbrückungen" zu beantragen.

Referent: Ich bemerke, dass ich mir dies auch schon hier notiert habe. Es ist ganz richtig, das ist nur in der Feder geblieben, es soll heißen, „die Durchlässe und Übersetzungen".

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Ich setze voraus, dass die Versammlung damit einverstanden ist, dass wir so weiter vorgehen; denn sonst müsste bei § 1 sofort der Antrag Steiner erledigt werden.

Gem.-Rath Sebastian Grünbeck: Ich glaube, dass auch unsere Partei damit einverstanden ist. Die Zusätze müssen aber doch mit einer kurzen Motivierung beantragt werden, denn ich kann mir nicht denken, dass der Antrag nur so hingeworfen wird, weil selbstverständlich der eine oder andere Herr damit nicht einverstanden sein wird. Ich glaube, dass wir uns heute etwas länger aufhalten müssen, um die Sache doch mit Gründlichkeit zu behandeln.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Also zu § 1 wird nicht mehr das Wort gewünscht? (Niemand meldet sich.)

Zu § 2?

Gem.-Rath Steiner: Da ist auch ein eigenthümlicher Absatz f (liest): „Insoferne und insolange, als infolge der im vorstehenden Absatz lit. d gewährten Steuerbefreiung die Vorschreibung einer Staatssteuer nicht stattfindet, sind auch die bezüglichen Landes- und Gemeindezuschläge nicht einzuheben."

Grund und Boden will man hergeben und das Ministerium verfügt über die Gebüren, die wir erhalten sollen, das Ministerium kann ja unsere Gebüren nicht verschenken. (Gem.-Rath Matzenauer: Das steht ja im Programm!) Ich stelle den Antrag, dass es heißen soll, sind auch die bezüglichen Landeszuschläge nicht einzuheben. Das Wort „Gemeinde" hätte zu entfallen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht jemand zu § 3 das Wort?

Gem.-Rath Strobach: Meine sehr geehrten Herren! Dieser § 3 wurde bereits vorhin citiert. Es wird hier versucht, geradezu eine zweite Concession einzuschmuggeln, es heißt nämlich hier (liest): „Der Bau der Rennweglinie (§ 1, Z. 4) ist bis Ende des Jahres 1900 fertigzustellen; die Verbindung mit dem Aspangbahnhofe ist jedoch schon früher unaufgehalten auszuführen, sobald eine Regelung des Beerdigungswesens in Wien in der Weise eintritt, dass die Benützung dieser Linie zum Leichentransporte nach dem Central-Friedhofe obligatorisch stattzufinden hat."

Wenn dies in dieser Form angenommen wird, so erhält die Gesellschaft, wie schon Herr Dr. Geßmann bemerkte, geradezu ein Monopol. Wenn Sie bedenken, welches Unglück manchmal in Familien einreißt, wenn der Ernährer stirbt, wenn Sie bedenken, dass die Leute ihre letzte Habe hergeben, um ein anständiges Leichenbegängnis zu ermöglichen, so muss der Gemeinderath von seiner Verpflichtung durchdrungen sein, dafür zu sorgen, dass das Sterben, welches in Wien ohnedies theuer genug ist, nicht weiter vertheuert werde. Dadurch, dass von dem Hause bis zum Bahnhof ein Wagen genommen werden muss und die Leute vom Bahnhof befördert werden bis zum Central-Friedhofe und dort ein zweiter Wagen genommen werden muss, wird die Sache vertheuert und deshalb würde ich mir erlauben zu beantragen, dass dieser Passus von: „Sobald eine Regelung ꝛc." bis „stattzufinden hat" gestrichen werde. Ich bitte meinen Antrag zu unterstützen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Herr Gem.-Rath Dr. Mittler hat zu § 3 schon einen Antrag gestellt.

§ 4. Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.)

§ 5. Keine Bemerkung? (Niemand meldet sich.)

§ 6.

Gem.-Rath Strobach: Im § 6 ist ein Passus, wo es heißt: „welche von der zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der betreffenden Straße nach den bestehenden Gesetzen berufenen Straßenbehörde im Einvernehmen mit den Eisenbahnbehörden vorgezeichnet werden."

Hier wäre allerdings die Frage aufzuwerfen, was tritt ein, wenn eine Neigung nicht erzielt wird? Da bin ich beauftragt, namens des Herrn Gem.-Rathes Dr. Lueger die Erklärung abzugeben, dass Herr Sectionschef Wittek in der Verkehrs-Commission erklärt hat, dass in diesem Falle die Straße nicht hergegeben zu werden braucht. Aus diesem Grunde ist die Sache erledigt.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Kein Antrag? (Gem.-Rath Strobach: Nein!)

§ 7.

Gem.-Rath Strobach: Bei § 7 möchte ich beantragen, dass in dem nachfolgenden Satze: „Der Bau und Betrieb der concessionierten Bahnen ist derart einzurichten, dass dieselben in erster Reihe den Bedürfnissen des städtischen Personenverkehres möglichst vollkommen genügeleisten", das Wort „möglichst" gestrichen werde; möglichst vollkommen genügeleistet auch die Tramway, und wir wissen alle, was für

eine elende und erbärmliche Misère es ist, und dass wir eine Abstellung nicht erzielen können; ich beantrage daher, das Wort „möglichst" zu streichen. Solche Paragraphe werden dann wahre Kautschukparagraphe.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: § 8.

Gem.-Rath Strobach: Im § 8 heißt es: „Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstigen Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschließlich im Inlande, beziehungsweise aus inländischen Werken zu beschaffen." Mit dem kann jeder einverstanden sein; dann heißt es weiter: „Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des Handelsministeriums insofern zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage waren, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises 2c. zu bewerkstelligen." (Referent ruft: Oder nicht wesentlich ungünstigeren!) Ich bitte, der zweite Satz hebt eigentlich den ersten auf. Geben wir uns keiner Illusion, keiner Täuschung hin, die Gesellschaft wird machen, was sie will, sie kann sich fingierte Offerte vorlegen lassen, und unserer Industrie wird es wieder gehen, wie es im allgemeinen geht.

Die Sachen werden von Deutschland oder von dem Auslande bezogen und die österreichische Industrie wird nichts haben. Ich beantrage daher, den zweiten Punkt ebenfalls zu streichen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: § 9. Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.)

§ 10.

Gem.-Rath Strobach: Bei § 10 ist genau dieselbe Wirtschaft. Da heißt es: „Die Tarife für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr 2c. unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums." Damit sind wir alle einverstanden. Dann heißt es weiter: „Hiebei ist einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität der Bahnlinien Bedacht zu nehmen." — Das ist auch so ein Kautschukparagraph. (Ironische Rufe: Das sind schwere Bedingnisse!)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Welcher Antrag wird gestellt?

Gem.-Rath Strobach: Ich bin noch nicht fertig. Es ist das sehr dehnbar; wo fängt es an und wo hört es auf? Sie könnten wirtschaften, dass es nicht schön ist, wie sie es bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gemacht haben, und die Bevölkerung müsste zahlen, dass sie schwarz wird; aus dem Grunde, weil eben eine ausreichende Rentabilität der Bahn stattfinden muss. Ich beantrage, diesen Punkt zu streichen, weil es eine schwere Schädigung der Bevölkerung Wiens wäre, wenn diese Leute den Fahrpreis dictieren könnten, weil eine Bedingung besteht, dass die Bahn rentabel sein muss.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: § 11. Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.)

§ 12. Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.)

§ 13. Keine Einwendung? (Niemand meldet sich.)

§ 14.

Gem.-Rath Vincenz Wessely: Meine Herren! § 14 setzt fest, dass die Frage, inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 13 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits-, Finanzwache u. dergl.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, in den Concessionsbedingnissen bestimmt wird. Ich habe in den Concessionsbedingnissen nachgeschaut und gefunden, dass im § 18 wirklich solche Bestimmungen enthalten sind, in denen es heißt:

„Bei Aufstellung der Personentarife wird die beim Stadtbahnbetriebe gebotene thunlichste Erleichterung und Vereinfachung des Billet- und Tarifsystemes, sowie der Controle anzustreben sein.

Die Organe der k. k. Sicherheits- und Finanzwache, sowie der städtischen Feuerwehr sind zu den gleichen ermäßigten Preisen, wie solche dem k. und k. Militär zugestanden sind, zu befördern.

Für Schüler öffentlicher Volks-, Bürger- und Mittelschulen sind Schülerkarten zu ermäßigten Preisen auszugeben.

Für Arbeiter sind zu gewissen Tageszeiten verkehrende Züge mit ermäßigten Fahrpreisen einzuführen."

Auf unsere Beamten und Diener ist aber nicht Bedacht genommen worden. Zu wiederholtenmalen ist hier schon gesagt worden, dass der Staat für seine Beamten sorgt, dass die Staatsbeamten und Diener bei allen Bahnen Fahrpreis-Ermäßigungen besitzen. Nur die städtischen Beamten sind von dieser Wohlthat ausgeschlossen, trotz Resolutionen, die gefasst und Petitionen, die eingebracht wurden. Nun glaube ich, dass wir doch hier über eine Stadtbahn-Concession zu verhandeln haben, und da, glaube ich, ist es der Gemeindevertretung erste Pflicht, auf die Gemeindebeamten und Diener zu schauen.

Wir können sogar darauf hinweisen, dass wir eine erkleckliche Anzahl von Beamten haben, welche Agenden des Staates zu besorgen haben; ich will nicht auf die verschiedenen Categorien hinweisen, aber Thatsache ist es, dass sie im Interesse des Staates externe Dienste zu verrichten haben, und diese Beamten und Diener sind in der Concession nicht berücksichtigt.

Ich glaube, meine Herren, dass diese nicht nur dasselbe Recht hätten, wie hier im § 18 der Concessionsbedingnisse den Staatsbediensteten eingeräumt ist, wenn sie durch eine Legitimation nachweisbar im Interesse des Staates zu reisen haben, sondern dass für sie das sogar umsonst gefordert werden sollte. Ich will von dem aber abgehen, jedoch beantragen, dass bei diesem Punkte ausdrücklich betont werde, dass die städtischen Beamten und Diener dieselben Begünstigungen genießen sollen, wie die Staatsbeamten bei den Staatsbahnen genießen. (Beifall.)

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: § 15. (Nach einer Pause:) Keine Einwendung.

§ 16. (Nach einer Pause:) Keine Einwendung.

§ 17.

Gem.-Rath Strobach: Mein Antrag zu § 17 ist bereits durch den Stadtrath erledigt.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: § 18. (Nach einer Pause:) Keine Einwendung.

§ 19. (Nach einer Pause:) Keine Einwendung.

§ 20.

Gem.-Rath Strobach: Meine Herren! In § 20, 2. Absatz, heißt es: „Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, nach Ablauf des Jahres 1910 den Betrieb der concessionierten Eisenbahnen zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer selbst zu führen."

Dieser Passus ist eigentlich unrichtig und gehört nicht hinein, weil es im Punkt VIII des Programmes, welches ja bereits Gesetz ist, ausdrücklich heißt: „Die im Punkt II bezeichneten Linien der Wiener Stadtbahn sollen für Rechnung der Commission hergestellt werden, wenn es nicht als zweckmäßig anerkannt werden sollte, für die Ausführung derselben im Wege der Concessionsertheilung an eine

geeignete leistungsfähige Privatunternehmung unter Vorbehalt der jederzeitigen Einlösbarkeit oder Besitzübernahme durch den Staat u. s. w. zu vollziehen."

Nachdem das bereits Gesetz ist, so kann man das in der Concessionsurkunde nicht lassen, und ich beantrage daher für den § 20 folgende Fassung:

„Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, die Einlösung oder Besitzübernahme jederzeit vorzunehmen."

Ferner beantrage ich, bei demselben Paragraphen bei Absatz 3 in der 4. Zeile zwischen den Worten „investierten" und „Anlagecapitales" das Wort „effectiven" einzuschalten, so dass es dann heißt: „des in diesen Bahnen investierten effectiven Anlagecapitales."

Zu § 10 hatte ich vergessen, eine Änderung zu beantragen. Statt der Worte: „Hiebei ist einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität der Bahnlinien Bedacht zu nehmen", möchte ich mir vorzuschlagen erlauben: „Hiebei ist ausschließlich auf die öffentlichen Rücksichten Bedacht zu nehmen."

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wünscht noch jemand zu § 20 das Wort? (Niemand meldet sich.)

Zu § 21? (Niemand meldet sich.) Keine Einwendung.

Zu § 22? (Niemand meldet sich.) Keine Einwendung.

Zu § 23?

Gem.-Rath Strobach: Im § 23, Punkt 5, heißt es, dass, wenn der Staat die Bahn übernimmt, er eine 5percentige Verzinsung für die Zukunft zu leisten hat. Nachdem aber früher im § 20 von einer 4percentigen Verzinsung die Rede war, und nachdem, wie Herr Dr. Geßmann bereits ausgeführt hat, der Zinsfuß immer mehr sinkt, so sehe ich nicht ein, warum man auf einmal eine 5percentige Verzinsung hineinbringt. Ich möchte also beantragen, statt 5percentige — 4percentige Verzinsung zu setzen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Keine weitere Bemerkung? (Niemand meldet sich.)

§ 24.

Gem.-Rath Dr. Mittler: Der § 24 unterscheidet sich, trotzdem eine gewisse Conformität mit dem Schlussabsatze des § 23 beabsichtigt ist, doch wesentlich von demselben. Es wird nämlich in beiden Fällen die Einlösung der Bahn und das Erlöschen der Bahnconcession behandelt. Nun heißt es in dem einem Falle, dass vom Tage der Einlösung der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der Bahnlinien mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen tritt, während im § 24 von dem Zugehör die Rede ist. Weiters heißt es im § 23: „einschließlich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde", während im § 24 vom Betriebs- und Baureservefond die Rede ist. Nachdem hier offenbar nur eine stilistische Incongruenz vorliegt, kann ich mich darauf beschränken, zu bitten, dass darauf aufmerksam gemacht werde, dass eine Übereinstimmung zwischen diesen beiden Stellen hergestellt werde. Die Entstehungsgeschichte ist wahrscheinlich darin zu vermuthen, dass bei § 23 Correcturen vorgenommen wurden, die bei § 24 nicht in gleicher Weise vorgenommen worden sind.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: § 25. (Niemand meldet sich.) § 26. (Niemand meldet sich.) Keine Einwendung.

Referent Gem.-Rath Josef Müller: Soweit ich in der Schnelligkeit die Anträge gehört habe, ist zu § 3 der Antrag gestellt worden, dass das Wort „obligatorisch" auszubleiben habe. Ich bemerke nur bezüglich des Leichentransportes, dass die Gemeinde die Regelung des Betriebes vollkommen in der Hand hat. Es liegt vollkommen in der Hand der Gemeinde, die Regelung des Beerdigungssystems durchzuführen, wie sie will. Wenn die Regelung nicht obligatorisch durchgeführt wird, so ist sie eben nicht obligatorisch. Ich glaube also, dass Sie diesen Paragraphen so annehmen können, wie er vom Stadtrathe vorgeschlagen ist.

Im § 8 hat der Stadtrath bereits eine Einschaltung vorgenommen, und zwar heißt es im § 8 bezüglich der Vergebung des Materiales auch im Auslande „unter den gleichen oder nicht wesentlich ungünstigeren Bedingungen". Damit wird ausgesprochen, dass, wenn die Bedingungen ungünstiger sind, man das Recht hat, das Material von anderswo zu beziehen. Es kann doch kein Ring, kein Cartell geschaffen werden; man darf doch nicht ein Privilegium schaffen, dass die Materialien ausschließlich hier zu beschaffen sind (Rufe links: O ja!), und dann bietet gewiss auch das Handelsministerium eine Garantie, da es gewiss die österreichischen Interessen wahren wird. (Gelächter links.) Gegen den Antrag Dr. Mittler, dass die verfallene Caution für die Verkehrs-Commission zu verwenden ist, habe ich von meinem Standpunkte aus nichts einzuwenden.

Was die Divergenzen in den §§ 24 und 23 betrifft, wo es, wenn der Staat die Einlösung besorgt, in dem einen Absatze heißt „Betriebs- und Reservefond" und in dem anderen „Betriebsfond und Baureservefond", in dem einen Paragraphen „diese Sachen" und in dem anderen „Zubehör", so habe ich mich diesbezüglich erkundigt und es dürfte das nur auf einem Irrthum beruhen. Es ist in beiden Paragraphen dasselbe gemeint.

Ich ersuche daher die Herren, nachdem der Stadtrath die Sache wirklich reiflich erwogen hat, die Anträge, die von demselben gestellt worden sind, anzunehmen, und zwar auch aus dem Grunde, da es wirklich pressiert, dass die Angelegenheit nach dem Antrage des Stadtrathes an das Handelsministerium geleitet werde, um eventuell zur Berücksichtigung zu gelangen.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Zu § 14 der Bedingnisse hat Herr Gem.-Rath Strobach das Wort.

Gem.-Rath Strobach: Absatz 3 lautet: „Sämmtliche Wagen sind als Coupéwagen herzustellen und für den Verkehr II. und III. Classe einzurichten." Nachdem bei der Tramway kein Classensystem herrscht — auch bei der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl nicht — würde es sich empfehlen, Absatz 3 folgendermaßen zu formulieren: „Sämmtliche Wagen sind als Coupéwagen herzustellen und für den Verkehr ohne Classenunterschied einzurichten."

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Wir schreiten zur Abstimmung. Es liegt vor ein Antrag des Gem.-Rathes Steiner, lautend (liest):

„1. Der Gemeinderath spricht sich entschieden gegen die geplante Verleihung der Concession für die Localllinien der Wiener Stadtbahn an die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. aus;

2. der Bürgermeister wird beauftragt, Sr. Majestät dem Kaiser den vorstehenden Beschluss des Gemeinderathes in Form einer allerunterthänigsten Petition zur Kenntnis zu bringen und Se. Majestät zu bitten, der von dem k. k. Handelsministerium diesfalls ausgearbeiteten Concessionsurkunde Allerhöchstseine Zustimmung zu versagen;

3. der Gemeinderath beschließt, es seien an den h. Reichsrath, an den n.-ö. Landtag entsprechende Petitionen zu verfassen und ehestens zu überreichen;

4. für den Fall, als die Verkehrs-Commission es ablehnen sollte, den Bau und Betrieb der Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn für Rechnung der Commission zu führen, erklärt der Gemeinderath, dass die Stadt Wien principiell bereit sei, selbst um die Verleihung der allerhöchsten Concession zum Baue und Betriebe dieser Linien einzuschreiten in der selbstverständlichen Voraussetzung, dass der Stadtgemeinde Wien mindestens eben so günstige Bedingungen zugestanden werden, als der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp.;

5. der sub Punkt 4 erwähnte Beschluss ist sofort dem Handelsministerium und der Verkehrs-Commission schriftlich bekanntzugeben;

6. die Beschaffung des für den Bau und die Instruierung der Locallinien der Wiener Stadtbahn erforderlichen Anlagecapitales hat im Wege eines ob der für die Locallinien der Wiener Stadtbahn zu eröffnenden Einlage des Eisenbahnbuches sicherzustellenden mit 4 Percent verzinslichen Prioritätsanleihe der Stadt Wien zu erfolgen;

7. die vorstehenden Beschlüsse des Gemeinderathes sind in sämmtlichen Tagesblättern vollinhaltlich zu veröffentlichen und zu placatieren und überdies in einer von beiden Parteien des Gemeinderathes gemeinsam in die Volkshalle des Rathhauses einzuberufenden großen Versammlung der Wähler der Stadt Wien, der Wählerschaft zur Sanction zu unterbreiten."

Weiter liegt ein Antrag des Gem.-Rathes Dr. Stern vor, welcher lautet (liest): „Der Gemeinderath in Festhaltung seines Beschlusses vom 27. Mai 1892 spricht sich gegen eine Verleihung der Concession für Localbahnen an die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. aus."

Dieser Antrag ist identisch mit Punkt 1 der Anträge Steiner. Weiters lautet der Antrag (liest): „beschließt vielmehr, um die Verleihung der Concession zum Baue und Betriebe dieser Bahnen einzuschreiten" — ist identisch mit dem zweiten Absatze des Punktes 4 des Antrages Steiner — (liest:) „und richtet an den Bürgermeister das Ersuchen, dieserhalb mit der Regierung in Verhandlung zu treten" — das ist selbstverständlich.

Der Antrag Mittler bezieht sich auf Punkt 3. Der Herr Referent hat sich accommodiert.

Dann liegt der Antrag Röhrl vor: „Es solle der Concessionswerber Krauß & Comp. verpflichtet werden, dass die Bahn auch in Gaudenzdorf von der Kobingergasse bis zur Schlachthausbrücke direct auf dem rechten Wienufer geführt werde, nicht, wie die Concession lautet, durch die Gürtelstraße und Jakobsgasse. Und weiters: „Es soll der elektrische Betrieb eingeführt werden."

Endlich liegt zu § 1 ein Zusatz-Antrag des Herrn Gem.-Rathes Dr. Huber vor, welcher sich darauf bezieht, dass der elektrische Betrieb bei den Stadtbahnlinien einzuführen sei.

Die Abstimmung, glaube ich, hat in folgender Weise zu erfolgen:

Es kommt zuerst zur Abstimmung der Punkt 1 der Anträge Steiner, rücksichtlich Dr. Stern. Wird dieser Antrag abgelehnt, dann kommt Punkt 4 zur Abstimmung, welcher sich darauf bezieht, dass die Gemeinde Wien selbst um die Concession einzuschreiten habe. Wird dieser Antrag abgelehnt, dann kommen die Anträge des Stadtrathes, nach diesen die Zusatz-Anträge, welche Herr Gem.-Rath Strobach und die übrigen Herren gestellt haben. Wenn keine Einwendung erfolgt, so werde ich die Abstimmung in dieser Weise leiten. Also zur Abstimmung gelangt (liest): „Der Gemeinderath spricht sich entschieden gegen die geplante Verleihung der Concession für die Locallinien der Wiener Stadtbahn an die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. aus." Ich bitte jene Herren, die diesem Antrage zustimmen, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause:) Es sind 33 Stimmen dafür, 41 dagegen. Dieser Antrag ist abgelehnt. Infolge dessen entfällt Punkt 2 und 3.

Nun kommt folgender Antrag zur Abstimmung. (Liest:) „Für den Fall, als die Verkehrs-Commission es ablehnen sollte, den Bau und Betrieb der Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn für Rechnung der Commission zu führen, erklärt der Gemeinderath, dass die Stadt Wien principiell bereit sei, selbst um die Verleihung der Allerhöchsten Concession zum Baue und Betriebe dieser Linien einzuschreiten in der selbstverständlichen Voraussetzung, dass ihr dieselben Bonitäten zukommen."

Das ist identisch mit Punkt 2 des Antrages Dr. Stern. Ich bitte jene Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause:) Der Antrag ist mit 39 gegen 32 Stimmen abgelehnt.

Damit entfallen die Punkte 5, 6 und 7.

Nun kommen wir zum Antrage Dr. Mittler. Es mögen die Anträge des Stadtrathes, welche den Antrag des Herrn Gem.-Rathes Dr. Hackenberg — dass es im Punkt 1 nach „Durchlässe" heiße „und Überbrückungen" — als Zusatz bekommen „en bloc angenommen werden".

Ich ersuche jene Herren, welche mit der en bloc-Annahme der Stadtraths-Anträge einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Dieser Antrag ist angenommen.

Zu Punkt 2 beantragt Herr Gem.-Rath Steiner, dass im Punkte f der Concession, wo es heißt (liest): „Insoferne und insolange als im Falle der im vorstehenden Absatze gewährten Steuerbefreiung die Vorschreibung einer Staatssteuer nicht stattfindet, sind auch die bezüglichen Landes- und Gemeindezuschläge nicht einzuheben" — das Wort „und Gemeindezuschläge" weggelassen werde.

Ich bitte die Herren, welche hiemit einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.)

Es sind 33 Stimmen dafür. Ich bitte um die Gegenprobe. (Rufe links: Gegen die Interessen der Gemeinde!) Jeder kann stimmen, wie er es mit seinem Gewissen vereinbarlich findet.

Ich bitte um die Gegenprobe. (Geschieht.) Es ist die Minorität dafür. Der Antrag ist abgelehnt.

Zu § 3, Absatz 4, welcher lautet (liest): „Der Bau der Rennweglinie ist bis Ende des Jahres 1900 fertigzustellen, die Verbindung mit dem Aspangbahnhofe ist jedoch schon früher unaufgehalten auszuführen", beantragt Herr Gem.-Rath Strobach, die folgenden Worte „sobald eine Regelung des Beerdigungswesens in Wien in der Weise eintritt, dass die Benützung dieser Linie zum Leichentransporte nach dem Central-Friedhofe obligatorisch stattzufinden hat", wegzulassen.

Die Herren, welche für die Weglassung stimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) 33 Stimmen sind dafür.

Ich bitte um die Gegenprobe. (Geschieht.) 39 Stimmen sind dagegen. Der Antrag ist abgelehnt.

Im § 10 heißt es bei den Tarifen folgendermaßen (liest): „Hiebei ist einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität der Bahnlinien Bedacht zu nehmen."

Es wird nun von Herrn Gem.-Rath Strobach beantragt, „hiebei ist ausschließlich auf die öffentlichen Rücksichten Bedacht zu nehmen". Die Herren, welche dieser Fassung zustimmen, wollen die Hand erheben. (Geschieht.) 34 Herren sind dafür.

Ich bitte um die Gegenprobe. (Geschieht.) 38 Herren sind dagegen. Der Antrag ist abgelehnt. (Unruhe links. Ein großer Theil der Mitglieder der linken Seite entfernt sich.)

Zu § 14 zu dem Absatze, betreffend die Bedingnisse, beantragt Herr Gem.-Rath Vincenz Wessely, es möge hier der Beisatz gemacht werden, dass den städtischen Beamten und Dienern dieselben Begünstigungen zu Theil werden, wie den Staatsbeamten bei den Staatsbahnen. Ich bitte jene Herren, welche diesem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommen wir zu § 20. Da ist im zweiten Absatze, wo davon gesprochen ist, dass der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten werden soll, nach Ablauf des Jahres 1910 den Betrieb zu übernehmen, beantragt worden: „Die Einlösung oder Betriebsübernahme ist der Staat jederzeit berechtigt vorzunehmen".

Ich bitte jene Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

Im Punkte 3 bei den Worten „investierten Anlagecapitales" wird die Einschaltung des Wortes „effectiv" beantragt.

Ich bitte die Herren, die mit dieser Einschaltung einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Abgelehnt.

In § 23, Absatz 5, heißt es (liest):

„5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des auf die eingelösten Bahnen entfallenden Theiles der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Anlehensschuld zuzüglich des zu 5 Percent pro Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontierten Capitalswertes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 außer den zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der Prioritätsschuldenquote erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt."

Nun wird beantragt, es möge die Abänderung auf „4 Percent" vorgenommen werden. Ich bringe die höhere Ziffer von 5 Percent zur Abstimmung und bitte jene Herren, welche dieser Ziffer zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Das ist angenommen. (Widerspruch. — Rufe: Gegenprobe!) Also bitte ich jene Herren, welche für die Diction „5 Percent" sind, also für die höhere Ziffer, sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.) Ich bitte um die Gegenprobe. (Nach einer Pause:) Ist mit 28 gegen 26 Stimmen abgelehnt.

Nun kommen wir zur Abstimmung über 4 Percent. Ich bitte die Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Damit ist die Abstimmung beendet, bis auf die Anträge der Herren Gem.-Räthe Dr. Mittler, Röhrl und Dr. Huber.

Zu § 3 ist beantragt von Herrn Dr. Mittler die Einschaltung, dass die Caution zu Gunsten der Verkehrs-Commission zu verfallen habe. Ich bitte die Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Dann ist vom Herrn Gem.-Rath Dr. Huber ad § 1 der Antrag gestellt worden, welchen die Herren in der Vorlage finden. Ich bitte die Herren, welche dem Antrage zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Nun kommt der Antrag des Herrn Gem.-Rathes Röhrl. Die Bahn in Gaudenzdorf am linken Ufer zu führen anstatt am rechten. Ich bitte die Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Nach einer Pause:)

Der Herr Referent erklärt, dass das überhaupt in die Concession nicht gehöre. Der Antrag ist übrigens abgelehnt.

Jetzt kommt der Schluss-Antrag des Herrn Referenten, dass eine Petition an das Handelsministerium zu richten sei, in welcher diese Wünsche und Abänderungen zur geneigten Berücksichtigung vorgelegt werden.

Ich bitte die Herren, welche zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Beschluss: A. Abänderungen des Entwurfes (der Entwurf befindet sich in Nr. 49 des Amtsblattes auf pag. 1297 u. ff. abgedruckt):

Ad § 1, Zusatz zu Z. 1:

Der Gesellschaft ist die Verpflichtung aufzulegen, bei Kreuzungen der in Zukunft neu zu schaffenden Straßenzüge durch die Bahn auf ihre Kosten die Durchlässe und Überbrückungen herzustellen.

Punkt 4 hat zu lauten: „Dornbach—Pötzleinsdorferlinie: mit einer Abzweigung von einem geeigneten Punkte der inneren Ringlinie zu der Gürtellinie und Vorortelinie mit Fortsetzung gegen Dornbach und Pötzleinsdorf."

Der dermalige Punkt IV (Rennweglinie) wird Punkt 5.

Ad § 3, Alinea 1, Z. 3, ist statt „Z. 2 und 4" einzuschalten: „ZZ. 2, 4 und 5."

Alinea 4 hat zu lauten: „Der Bau der Linie Dornbach—Pötzleinsdorf (§ 1, Z. 4) ist bis Ende des Jahres 1900 fertigzustellen."

Alinea 5 (Alinea 4 des Entwurfes) hat zu lauten: „Der Bau der „Rennweglinie" (§ 1, Z. 5) ist bis Ende des Jahres 1900 fertigzustellen; die Verbindung mit dem Aspang-Bahnhofe ist jedoch schon früher unaufgehalten auszuführen, sobald und für den Fall als eine Regelung ꝛc." Desgleichen wäre in den Bedingnissen § 10, Punkt 7, anstatt „seinerzeit" „allenfalls einzuführenden" zu setzen.

Alinea 6 (Alinea 5 des Entwurfes) hat zu lauten: „Die Verbindungscurve zwischen der Donaucanal- und der Gürtellinie ist gleichzeitig mit der Donaucanallinie herzustellen.

Alinea 8 des Entwurfes, Zeile 3 von oben hat es statt „kann diese Caution als verfallen erklärt werden" zu heißen „kann diese Caution zu Gunsten der Verkehrs-Commission als verfallen erklärt werden".

Ad § 8, in der vierten Zeile von unten ist nach „unter den gleichen" einzuschalten „nicht wesentlich ungünstigeren" Bedingungen ....

Ad § 17, Zusatz am Schlusse: „endlich im Falle der verschuldeten Unterbrechung des Betriebes während der Concessionsdauer".

Ad § 20, Zusatz ad Alinea 2: „In diesem Falle hat im Sinne des Artikels 11 des Programmes der 40percentige Antheil dem Staate zu Gunsten der Commission für Verkehrsanlagen zuzufallen."

Ad § 21, in der zweiten Zeile der Alinea 1 hat es von unten statt „ein Viertel" zu heißen „50 Percent"

und ad § 23, Absatz 5, Zeile 7, von oben statt „fünf Percent" „vier Percent".

B. Weiters werden folgende Wünsche ausgesprochen:

Ad § 1. Die Einführung des elektrischen Betriebes ist sofort bei Eröffnung der Stadtbahn in Aussicht zu nehmen und zu verfügen.

Der Gesellschaft ist die Verpflichtung aufzuerlegen, die bestehenden Strecken durch Hietzing, Lainz, Speising und die Abzweigung nach Ober-St. Veit als Pferdebahn oder in anderer geeigneter Weise im Betriebe zu erhalten (ad Z. 1).

Gelegentlich der Concessionsertheilung ist für den Ausbau der im Programme II, B, 1 enthaltenen, die Innere Stadt durchquerenden Radiallinien Vorsorge zu treffen (ad Z. 3).

Ad § 14. Den städtischen Beamten und Dienern haben dieselben Begünstigungen zutheil zu werden wie den Staatsbeamten bei den Staatsbahnen.

Ad § 23. Im Sinne des Punktes XI des Programmes für die Sicherstellung und Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien wird das Verlangen gestellt, dass die Staatsverwaltung für den Fall der Einlösung der Bahnlinien durch den Staat von dem sich ergebenden Betriebsreinertrage (§ 20 des Concessionsentwurfes) bis 31. December 1982 jährlich 40 Percent an die Commission für die Verkehrsanlagen abzuführen habe; dies hat auch stattzufinden, wenn in den Fällen der §§ 17 oder 26 die Concession vor Ablauf der Concessionsdauer für erloschen erklärt wird.

An das hohe k. k. Handelsministerium ist eine Petition zu richten, in welcher die vorstehend formulierten Abänderungs-Anträge und Wünsche zur geneigten Berücksichtigung bei Ertheilung der Concession vorgelegt werden.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter: Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der Sitzung um 8¼ Uhr abends.)

Stadtrath.

Bericht

über die Stadtraths-Sitzung vom **15. Juni 1893.**

Vorsitzende: 1. Vice-Bürgermeister Dr. Richter.
2. Vice-Bürgermeister Dr. Grübl.

Anwesende: Boschan, Dr. Lederer, v. Götz, Dr. Lueger, Dr. Hackenberg, Matthies, Dr. Huber, Matzenauer, Kreindl, Meißl, Müller, Dr. Stenzl, v. Neumann, Vaugoin. Noske, Dr. Vogler, Schlechter, Witzelsberger, Schneiderhan, Wurm.

Beurlaubt: St.-R. Dr. v. Billing, Rückauf.
Schriftführer: Magistrats-Secretär Roßner.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter eröffnet die Sitzung.

(3726.) **St.-R. Müller** referiert neuerlich über den bereits am 4. August 1892 im Stadtrath behandelten Antrag des Gem.-Rathes Eigner und Genossen wegen Herstellung einiger nothwendiger Verbindungsstraßen zwischen den ehemaligen Gemeinden Hernals, Gersthof und Währing und stellt folgende Anträge:

I. Es sei der vom Gem.-Rath Eigner angeregten Fortführung der Mitterberggasse und der Antonsgasse bis zur verlängerten Gersthofer Hauptstraße gegen dem zuzustimmen, dass sich die Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft verpflichtet:

1. den zur Fortführung der Mitterberggasse in der Breite von 15·17 m erforderlichen Grund ihrer Cat.-Parc. 446/1 und 446/2 unentgeltlich und lastenfrei der Gemeinde Wien ins Eigenthum zu übergeben;

2. den zur Fortführung der Antonsgasse erforderlichen Grund durch Beseitigung der auf ihrem Grunde stehenden Barrièren dem allgemeinen Verkehre freizugeben und das Stakettengitter hart an die in der Antonsgasse befindliche Holzbude (kleiner Prater) heranzurücken;

3. der Gemeinde Wien zur beiderseitigen Abplankung der verlängerten Mitterberggasse erforderlichen Plankenbestandtheile von der ihr hergestellten Einplankung ihres Besitzes unentgeltlich zu überlassen.

Dagegen wäre der genannten Gesellschaft die Einplankung des öffentlichen Feldweges Cat.-Parc. 578/1 bei der Rosensteingasse und bei der Kreuzung mit der Mitterberggasse jedoch nur auf Widerruf und gegen dem zu gestatten, dass sich die Gesellschaft ausdrücklich verpflichtet, auf diesem Feldwege keinerlei Excavationen vorzunehmen, an dem gegenwärtigen Bestande dieser Parcelle nichts zu verändern und einen Eigenthums-Anerkennungspreis von 1 fl. jährlich zu bezahlen.

Von einer weiteren Fortführung der Mitterberggasse, von einer entsprechenden Verbindung mit der Gersthofer Hauptstraße, wie sie im vorgelegten Plane ersichtlich ist, und von einer regelmäßigen Fortführung der Antonsgasse ist vorläufig mit Rücksicht auf die noch fragliche Trace der Stadtbahn Umgang zu nehmen.

Der in dem Antrage Eigner enthaltenen Anregung wegen Instandsetzung der Rosenstein- und Rokitanskygasse erscheint bereits Rechnung getragen. (Angenommen.)

(3880.) **Derselbe** referiert über das Anbot des Alois Nikolai auf Ankauf des an seine Baustelle Cat.-Parc. 5/10, Einl.-Z. 866, in Währing, XVIII. Bezirk, angrenzenden, zur Arrondierung dieser Baustelle erforderlichen Theiles der Cat.-Parc. 547/1 im Ausmaße von 45·75 m² und beantragt, es sei unter den vom Stadtbauamte formulierten sonstigen Modalitäten der genannte Grund, sowie der übrige zur Straße entfallende Theil dieser Parcelle an Nikolai um den Pauschalbetrag von 4000 fl. gegen dem zu überlassen, dass der genannte Straßengrund in das Verzeichnis über das öffentliche Gut übertragen werde. (Angenommen.)

(2857.) **Derselbe** referiert über die Bestimmung der Baulinien und Niveaux für mehrere Straßen des XVII. Bezirkes und stellt folgende Anträge:

I. Es werden die Baulinien für die

1. Dornbacher Hauptstraße in der Strecke von der Parkstraße bis zum Hause Nr. 110, respective 119 bei einer Straßenbreite von 18·96 m nach den Linien A B B′ E F G N O einerseits und C D H I L M P P′ Q andererseits, dann von da bis Nr. 106, respective 113 bei einer Straßenbreite von 15·17 m nach den Linien S T und Q R,
2. für den neuen Straßenzug längs des Alsbaches bei einer Straßenbreite von 18·96 m nach den Linien O V V′ Y, respective W X Z, dann von da bis zu dem bestehenden Platze vor dem Hernalser Friedhofe bei einer Straßenbreite von 28 m nach den Linien Y′ Y″ und Z′ Z″,
3. für die Verlängerung der Augasse bis zur Einmündung in den neuen Straßenzug längs des Alsbaches bei einer Straßenbreite von 11·38 m nach den Linien e d einerseits und g f andererseits, respective bei einer Breite von 15 m nach den Linien a a′ Y′ und b c mit der Abkappungslinie c Y,
4. für die Badgasse zwischen der verlängerten Augasse und der Hauptstraße bei einer Straßenbreite von 15 m nach den Linien b′ h k m einerseits und f i l n andererseits bestimmt und eine 10 m breite Abkappung bei b b′ angeordnet.

II. Die Straßenniveaux werden nach Maßgabe des Planes C genehmigt.

III. Hinsichtlich der Art der Verbauung wird im Sinne des § 82 der Bauordnung für Wien festgesetzt, dass in der Dornbacher Hauptstraße zwischen der Augasse und der neuen Gasse (Linie N O), dann in der neuen Gasse (Linie O V V′ Y Y′ Y″ und W X Z Z′ Z″) Wohnhäuser einzelnstehend, mit nur zwei Stockwerken inclusive eines etwaigen Mezzanins, wobei jedoch über diese Geschosse hinausreichende Giebel, Thürme u. dgl. nicht beanständet werden und mit je 5 m breiten Vorgärten innerhalb der Baulinie, dann in der verlängerten Augasse gleichfalls derlei Wohnhäuser mit beiderseitigen 3·79 m breiten Vorgärten innerhalb der Baulinie in der Strecke d e und f g und mit 5 m breiten Vorgärten innerhalb der Baulinie in der Strecke Y′ a′ a errichtet werden dürfen, wobei die Vorgärtenbreiten als Minimum zu gelten haben.

Der Baublock b c y h b′ (beim Badehause) wäre wegen der geringen Tiefe von der Verpflichtung zur Errichtung von Vorgärten zu entheben und auch in der Hauptstraße (außer der Strecke N O) eine Vorgartenanlage nicht zu bedingen.

St.-R. Ritt. v. Neumann beantragt:

Der Baublock b b′ h Y c darf nur freistehend verbaut werden. In der Badgasse ist nur an der Stirnseite in der Strecke der Linie f i ein Vorgarten in der Breite von 3·79 m zu bedingen.

Die Vorschrift bezüglich der Verbauungsart der neuen Straße in der Strecke von der Ottakringerstraße bis Z″ hat nur bis zur ersten Parallelstraße Anwendung zu finden.

Referent beantragt weiters:

IV. Das Bauamt ist zu beauftragen, nunmehr das Project der Alsbacheinwölbung schleunigst vorzulegen.

Der Magistrat wird beauftragt, mit den anrainenden Grundeigenthümern bezüglich der erforderlichen Grundabtretungen in Verhandlung zu treten.

Referenten-Antrag und Antrag Ritt. v. Neumann wird angenommen.

(Mit Ausnahme Punkt 4 an den Gemeinderath.)

(3952.) **Derselbe** referiert über die Statthalterei-Erlässe vom 6. August 1891, Z. 46.941, und vom 18. Mai 1893, Z. 31.252, betreffend die Parcellierung des Breitenfelder Kirchenbauplatzes im VIII. Bezirke und stellt folgende Anträge:

1. Der genannte Statthalterei-Erlass vom 18. Mai d. J. insbesondere die darin enthaltene Mittheilung, dass es von der Heranziehung der Gemeinde Wien für den in Rede stehenden Kirchenbau sein Abkommen findet, wird zur Kenntnis genommen;

2. die Parcellierung der dem Breitenfelder Kirchenbaufond gehörigen Gründe in der Floriani- und Blindengasse im VIII. Bezirke Grundb.-Einl. Z. 868, 114 und 865 auf zwei Baustellen, nämlich I., Kirchenbauplatz, II Pfarrhofbauplatz und ein Baustellenfragment III wird nach Maßgabe des vorgelegten Planes unter den vom Magistrate bezüglich der Grundabtretung und grundbücherlichen Durchführung beantragten Modalitäten mit dem Zusatze genehmigt, dass die in dem bauämtlichen Plane A mit 1—7, 8—11, und 12—14 umschriebenen Grundflächen nach erfolgter bücherlicher Abtrennung jede in eine besondere Grundbuchseinlage einzulegen und als Eigenthum der Gemeinde Wien mit der Bezeichnung „für Straßenzwecke" im Grundbuche auszuzeichnen sind. (Angenommen.)

(3917.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen der Katharina Keck um Bauconsens für Or.-Nr. 13 Mariannengasse IX. Bezirk und beantragt die Bestätigung des Magistrats-Antrages auf Ertheilung des nachgesuchten Consenses gegen Einlösung des in die Bauarea einzubeziehenden Straßengrundes per 9·34 m² um den Einheitspreis von 53 fl. per Quadratmeter, beziehungsweise um den Gesammtbetrag von 495 fl. 2 kr. (Angenommen.)

(3996.) **Derselbe** referiert über das Detailproject für die mit Gemeinderaths-Beschluss vom 12. Mai 1893, Z. 2754, genehmigte Ausführung einer Stockwerks-Aufsetzung im Schulgebäude XVIII. Bezirk, Weinhaus, Köhlergasse Nr. 1, und beantragt, die Genehmigung des mit 29.592 fl. 73 kr. buchhalterisch adjustierten Detailprojectes mit dem Maximalbetrage von 25.000 fl. zur Ausführung. Die Arbeiten sind in der vom Magistrate beantragten Art und Weise zu vergeben und durchzuführen. Unter einem ist für den Fall des anstandslosen Ergebnisses der Bau-Commission der Bauconsens zu ertheilen. (Angenommen.)

(3750.) **Derselbe** referiert über die Reparatur der Uhr am Ottakringer Gemeindehause, und beantragt die Genehmigung der Reparatur der genannten öffentlichen Uhr um den Betrag von 100 fl. im Sinne der Anträge und Bewilligung eines Zuschusscredites per 100 fl. zur Ausg.-Rubr. LI 1. (Angenommen.)

(3906.) **Derselbe** referiert in Betreff der Anweisung eines Zehrungsbeitrages für den mit der Inspicierung des Schulbaues im XIII. Bezirke, Unter-St. Veit, Auhofstraße, betrauten Ingenieurs-Adjuncten Alois Erthal und beantragt, demselben ab 5. Juni 1893 auf die Dauer dieser Dienstleistung, eventuell bis zu einer etwa früher eintretenden Regelung der Commissionsgebüren den Zehrungsbeitrag von 3 fl. täglich zu bewilligen. (Angenommen.)

(3873, 3866.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Martin Jaeger um Ertheilung des Bauconsenses für den Bau je eines Wohnhauses auf den durch Abtheilung der Realität Or.-Nr. 24 Porzellangasse und des Baustellenfragmentes B der Realität Or.-Nr. 22 entstehenden zwei Baustellen, und beantragt die Bestätigung des Magistrats-Antrages auf Ertheilung der nachgesuchten Bauconsense unter Genehmigung des bei dem Hause auf der linksseitigen Baustelle projectierten Risalites per 15 cm Vorsprung und 7·55 m Länge gegen Abrechnung des hiefür erforderlichen Grundes von dem zur Straßenverbreiterung abzutretenden Grunde. (Angenommen.)

(3186.) **Derselbe** referiert über 17 Gesuche aus dem XIII. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:

Herzog Matthias, Maurer und Hausbesorger;
Rosenkranz Philipp Jakob, Bäckergehilfe;
Wonesch Jakob, Schneidergehilfe;
Franze Josef Ambros, Geschäftsleiter;
Hartmann Wilhelm, Kutscher;
Riegler Friedrich, Zahlmarqueur;
Paar Anton, Zahlmarqueur;
Vogel Elisabeth, Private;
Gautsch Josef, Dienstmann;
Kosek Franz, Wagmachergehilfe;
Kerbler Franz, Privatier;
Czerny Josef, Schuhmachergehilfe;
Zavislak Franz, Schneidergehilfe;
Plocek Adalbert, Schuhmachermeister;
Borik Franz, Schwertfegergehilfe;
Renger Alois, Stadtträger, und
Kögl Theresia, Lehrerin der französischen Sprache.

(Angenommen.)

(3261.) **Derselbe** referiert über 12 Gesuche aus dem V. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:

Langer Ignaz, Tischlergehilfe;
Tham Leopoldine Theresia, Handarbeiterin;
Hanisch Heinrich, Beamter der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft;
Schwaigler Josef, Schlossergehilfe;
Asböck Philipp, Taglöhner und Hausbesorger;
Widholm Wenzel, Schuhmacher;
Bibus Eduard, Advocaturskanzlist;
Chocholka Karl, Kürschnergehilfe;
Menschl Josef, Dienstmann;
Mayer Josef, Bürstenmachergehilfe;
Böhm Johann, gewesener Tischlermeister, und
Hermann Franz, Hutmachergehilfe. (Angenommen.)

(3757.) **Derselbe** referiert über mehrere Gesuche aus dem XV. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:

Sturm Alois, Kaffeekoch;
Jech Johann, Fabriksarbeiter;
Mezek Wenzel, Schuhmachermeister;
Herzog Johann, Gastwirt;
Mayer Josef, Hausknecht;
Brandstätter Ferdinand, Geschäftsdiener;
Lacina Johann, Schneidermeister;
Lukschu Leopoldine Anna, Private;
Muderlak Augustin, Brantweinschenker, und
Strait Ottomar, Inhaber eines Dienstvermittlungs-Bureaus.

Diese Anträge werden angenommen.

(3759.) **Derselbe** referiert über zwei Gesuche aus dem XIII. Bezirke um Einbürgerung und beantragt die Zusicherung der Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband an:

Graf Johann, Gastwirt, und
Ochs Johann Richard, prov. Telegraphenmeister der k. k. österr. Staatsbahnen. (Angenommen.)

(3966.) **St.-R. Wurm** referiert über das Ansuchen des Josef Blau und Dr. Leo Wiener um Consens zum Umbau des Hauses Or.-Nr. 38 Alserstraße, IX. Bezirk, und beantragt die Bestätigung des Magistrats-Antrages auf Ertheilung des Bauconsenses unter gleichzeitiger Genehmigung der projectierten Vorbauten, und zwar eines 0·15 m vortretenden Risalites in der Länge von 5·595 m in der Alserstraße und in der Länge von 5·40 m in der Kinderspitalgasse, ferner eines 5·20 m langen und 0·075 m vorspringenden Risalites mit einem weiters um 0·225 m vortretenden, 4·20 m langen Risalite; endlich einer Vortretung an der Ecke in der Länge von 8·38 m mit dem Vorsprunge von 0·15 m und zwei weiter vorspringenden Lesenen in der Länge von 0·90 m mit dem Vorsprunge von 0·975 m; der zu diesen Vorbauten erforderliche Grund ist von dem zur Straßenverbreiterung abzutretenden Grunde in Abzug zu bringen.

(Angenommen.)

(3881.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Josef Sucharipa um käufliche Überlassung des zur Straße abzutretenden Theiles der Cat.-Parc. 414/1, Einl.-Z. 52 des IX. Bezirkes, und um Löschung des auf der Baustelle I seiner Realität Einl.-Z. 345, IX. Bezirk, haftenden Bauverbotes und beantragt im Sinne der von dem St.-R. Dr. Lueger gegebenen Anregung, dass die Aufhebung des fraglichen Bauverbotes gegen dem bewilligt werde, dass der Gesuchsteller den nach Maßgabe eines Einheitspreises von 15 fl. per Quadratmeter entfallenden Betrag per 335 fl. 40 kr. bei der städtischen Hauptcassa erlege.

Wegen seinerzeitiger Abschreibung des fraglichen Theiles der genannten Parcelle 414/1 und Übertragung in das Verzeichnis über das öffentliche Gut hat der Magistrat das Geeignete zu veranlassen.

(Angenommen.)

(3974.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Max Kropf um Ertheilung des Bauconsenses für ein villenartiges Gebäude XVII., Dornbach, Heuberggasse Nr. 9, und um Zugestehung gewisser Bauerleichterungen hiebei und beantragt die Bestätigung des Antrages des magistratischen Bezirksamtes für den XVII. Bezirk auf Ertheilung des Bauconsenses gegen grundbücherliche Intabulierung des von dem Bauwerber ausgestellten Reverses und Zugestehung der angesuchten Bauerleichterungen. (Angenommen.)

(3957.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen der Wiener Baugesellschaft und des Wiener Bankvereines um Bewilligung zur Änderung der Parcellierung in Betreff der Realitäten Einl.-Z. 380, 381 und 382 Grundbuch Penzing und beantragt, die Umparcellierung der Baustellen Einl.-Z. 380, 381 und 382 Grundbuch Penzing, XIII. Bezirk, zwischen der Penzinger Hauptgasse, der Ameisgasse, der Quai-(Park)-gasse und dem überwölbten Ameisbache auf vier Baustellen nach Maßgabe der vorgelegten Pläne unter den vom Magistrate beantragten Modalitäten mit der Abänderung zu genehmigen, dass der Punkt 3 der vom Magistrate aufgestellten Bedingungen folgendermaßen zu lauten habe:

„Punkt 3. Dass die auf den vier Baustellen zu erbauenden Häuser außer einem bewohnbaren Erdgeschosse (Parterre oder Tiefparterre) nicht mehr als höchstens zwei Stockwerke erhalten, wobei ein Mezzanin als Stockwerk zu rechnen ist, jedoch einzelne über diese Geschosse hinausragende Gebäudetheile, wie Thürme, Giebel u. dgl. nicht zu beanständen wären. (Angenommen.)

(3909.) **Derselbe** referiert über 38 Gesuche aus dem XII. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt, die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:

Rötzer Karl, Glasmalergehilfe;
Travniček Eduard, Tischlergehilfe;
Stiegler Karl, k. k. Amtsdiener;

Novak Josef, Schlossergehilfe;
Dietz Johann, Bäckermeister;
Führer Georg, k. k. Hof-Küchenschreiber;
Riedl Anton, Gastwirt;
Scheidl Anton, Milchmeier;
Stockreiter Leopold, Milch-Verschleißer;
Weigel Julius, Gemischtwaren-Verschleißer;
Zitterbarth Anton, k. k. Sicherheitswachmann;
Boder Franz, Tischlermeister;
Batava Thomas, Streckenmeister;
Irsa Josef, Apotheker-Laborant;
Maaz Adolf, Schuhmachermeister;
Wrschek Franz, Tischlergehilfe;
Holoubek Johann, Webergehilfe;
Neuwirth Franz, Bahnconducteur;
Zrun Adolf, Tischlergehilfe;
Zrun Johann, Webergehilfe;
Chalupa Johann, Geschäftsdiener;
Kornhäusl Emanuel, Fabriksarbeiter;
Jünger Jakob, Fabriksarbeiter;
Kuantschnigg Thomas, Tischlergehilfe;
Hynek Josef, Drechslermeister;
Fister Josef, Hausbesorger;
Schifter Josef, Fabriksarbeiter;
Tichaček Wenzel, Webergehilfe;
Kakač Franz, Eisengießer;
Sedivý Josef, Tischlermeister;
Jungnikl Josef, Kutscher;
Schlosser Sylvester, Kutscher;
Wimmer Franz, Maurergehilfe;
Bachal Josefine, Bedienerin;
Hrdina Johann, Fettwarenhändler;
Schusser Alexander, Kürschnermeister;
Zaufinger Josef, Privat;
Zouhar Thomas, Drechslermeister. (Angenommen.)

(3965.) **St.-R. Dr. Hackenberg** referiert in Abwesenheit der an diesem Acte geschäftlich interessierten St.-R. Wurm und Müller über das Ansuchen des Fürsten Adolf Josef zu Schwarzenberg um Bewilligung zur Abtheilung der Realität Einl.-Z. 787 I. Bezirk, Neuer Markt (Schwarzenberg-Palais), und beantragt, die angesuchte Grundabtheilung nach Maßgabe der vorgelegten Pläne zu bewilligen. (Angenommen.)

(4016.) **St.-R. Dr. Lederer** referiert über die Fortsetzung der Trinkwasserzufuhr in verschiedene ehemalige Vororte-Gemeinden und beantragt, im Anschluss an die von den St.-R. Noske, v. Götz, Matzenauer und Schlechter gegebenen Anregungen:

a) Es seien in die Trinkwasserzufuhr auch einzubeziehen:
1. Neu-Hietzing und Lainz,
2. Speising,
3 Grinzing,
und seien, wenn sich dies nicht anders bewerkstelligen lässt, drei Wägen hiezu zu verwenden;

b) die Beistellung eines Trinkwasserwagens sammt Begleiter für die Zufuhr von Trinkwasser nach Ober-St. Veit sei mit dem täglichen Erfordernisse von 9 fl. 20 kr. zu genehmigen;

c) für die Trinkwasserzufuhr in den Vororten sei ein Zuschuss-credit von rund 20.000 fl. zu bewilligen;

d) der Magistrat wird beauftragt, im Wege der magistratischen Bezirksämter und der Bezirksvorsteher eine wirksame Controle über die exacte Durchführung der Wasserzufuhr in die ehemaligen Vororte-Gemeinden insbesondere in der Richtung, dass nur vollkommen reingehaltene Fässer hiezu verwendet werden und dass die Zufuhr zur rechten Zeit in den Morgen- und Abendstunden erfolge, einzuführen.

(Angenommen; bezüglich Punkt c an den Gemeinderath.)

(4011.) **St.-R. Ritt. v. Neumann** referiert über das Ansuchen des Adolf Haag um Consens zu baulichen Herstellungen VII., Neubaugasse 33, und beantragt die Bestätigung des Magistrats-Antrages auf Ertheilung des Bauconsenses. (Angenommen.)

(3998.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Salomon Stein und Ignaz Fleischer um Bewilligung zur Parcellierung der Realität Grundbuch II. Bezirk, Einl.-Z. 1205, Or.-Nr. 38 Novaragasse auf drei Baustellen und beantragt die Genehmigung dieser Parcellierung nach Maßgabe der vorgelegten Pläne unter den vom Magistrate beantragten Bedingungen. (Angenommen.)

(3872.) **Derselbe** referiert über den von der k. k. n.-ö. Finanz-Procuratur in Vertretung des k. und k. Militär-Ärars gegen die Baulinien-Bekanntgabe für die Gumpendorfer Kaserne in Wien eingebrachten Recurs und beantragt die Kenntnisnahme des Magistratsberichtes, wonach dieser Recurs der Baudeputation für Wien vorgelegt wird. (Angenommen.)

(2919.) **St.-R. Dr. Stenzl** referiert über das Project für die Pflasterung der Van Swietengasse, IX. Bezirk, vor dem Garnisonsspitale mit sogenanntem geräuschlosen Pflaster und beantragt die Genehmigung der Pflasterung mit Holzstöckel im adjustierten Kostenbetrage von 10.066 fl. 43 kr., worauf im Pflasterpräliminare pro 1893 Bedacht genommen ist. (Angenommen.)

(2873.) **Derselbe** referiert über das Project für die im Pflasterpräliminare pro 1893 vorgesehene Pflasterung der Kolingasse zwischen der Peregringasse und dem Schlickplatze, dann der Peregringasse, IX. Bezirk, mit dem adjustierten Kostenbetrage von 12.435 fl. 1 kr. und beantragt die Genehmigung dieses Projectes. (Angenommen.)

(3924.) **Derselbe** referiert über 17 Gesuche aus dem III. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:

Drahocoupil Wenzel, Schuhmachermeister;
Weidlich Franz, Schneidermeister;
Sternbach Ignaz, Buchhalter;
Rosek Friedrich, Kutscher;
Wuga Andreas, Portier;
Kujal Johann, Stadtträger;
Münnich Josef, Balletdiener;
Horn Ignaz, Kaffeesieder;
Dolezal Anton, Kanalräumergehilfe;
Hiesel Josef, Schlossergehilfe;
Kropik Bruno, k. k. Briefträger;
Markart Johann, Maurer;
Kirchner Anton, Straßenarbeiter;
Schuh Johann, Bindergehilfe;
Witzmann Franz, k. und k. Büchsenmacher des 4. Infanterie-Regimentes;
Riepl Peter, Kutscher;
Březina Johann, Gemeinde-Taglöhner. (Angenommen.)

(3939.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Joachim Schöller, Handschuhmachers, im V. Bezirke, Hundsthurmerstraße 41, um Verleihung des Bürgerrechtes und beantragt die Gesuchsgewährung. (Angenommen.)

(3976.) **St.-R. Schneiderhan** referiert über den Bericht des Magistrates bezüglich der Bauverhandlung, betreffend den Bau einer Fabrik des Max Großmann, XII. Bezirk, Unter-Meidling, Dammstraße, Einl.-Z. 1126, respective bezüglich der vom Magistrate rücksichtlich des in dieser Straße befindlichen 525millimetrigen Rohrstranges der Kaiser Franz Josefs-Hochquellenleitung abgegebenen Erklärung und beantragt die Genehmigung dieser Erklärung. (Angenommen.)

(3959.) **Derselbe** referiert über den nach Ludwig Wenninger aushaftenden Licenzgebürenrückstand per 149 fl. 73 kr. und beantragt die Abschreibung aus dem Titel der Uneinbringlichkeit. (Angenommen.)

(3950.) **St.-R. Meißl** referiert über das Ansuchen des Brigittenauer Männerchors um Überlassung des Sachsenplatzes, II. Bezirk, zur Abhaltung eines Festes am 2. Juli d. J. und beantragt die Gesuchsgewährung unter den vom Magistrate beantragten Modalitäten. (Angenommen.)

(3958.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Notars Dr. Joh. N. Schüller um Bekanntgabe des Preises für den in die Area des Hauses Or.-Nr. 5 Große Sperlgasse, II. Bezirk, nach Maßgabe der Baulinie einzubeziehenden Grund und beantragt, den Kaufpreis für diese Grundfläche im Ausmaße von 87·26 m² mit 6980 fl. 80 kr. (d. i. 80 fl. per Quadratmeter), giltig auf die Dauer von zwei Jahren, festzusetzen. (Angenommen.)

(3971.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Georg Löwitsch und Em. Pecwal um Festsetzung der Schadloshaltung für den im Falle des Umbaues des Hauses II. Bezirk, Kleine Pfarrgasse 6, Grundb.-Einl.-Z. 1301, zur Straßenverbreiterung abzutretenden Grund im Ausmaße von 230 m² und beantragt die Festsetzung der Schadloshaltung mit 30 fl. per Quadratmeter, giltig auf die Dauer von zwei Jahren. (Angenommen.)

(3985.) **Derselbe** referiert über den Kostenanschlag für die Erneuerung des Anstriches und für die Reparatur des stromaufwärts gelegenen Gehweges der Augartenbrücke im II. Bezirke und beantragt die Genehmigung der Vornahme der beantragten Arbeiten im veranschlagten Gesammtbetrage von 3846 fl. 12 kr. (bedeckt) und Vergebung der Arbeiten im Sinne der Vorschläge des Magistrates. (Angenommen.)

(3913.) **Derselbe** referiert über den Statthalterei-Erlass vom 4. Juni 1893, Z. 37299, enthaltend den der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn ertheilten Bauconsens für den Bau eines freistehenden Abortes am Wiener Bahnhofe, und beantragt die Kenntnisnahme. (Angenommen.)

(3916.) **St.-R. Witzelsberger** referiert über das Einschreiten der Feuerwehr Ernstbrunn um käufliche Überlassung eines ausrangierten Wasserwagens und beantragt, den Magistrat zu ermächtigen, den von der aufgelösten freiwilligen Feuerwehr Weinhaus herrührenden Wasserwagen der genannten Feuerwehr um den Betrag von 50 fl. käuflich zu überlassen. (Angenommen.)

(Vice-Bürgermeister Dr. Grübl übernimmt den Vorsitz.)

(3925.) **Derselbe** referiert über fünf Gesuche aus dem III. Bezirke um Einbürgerung und beantragt die Zusicherung der Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband an:

Weidner Marie, Dienstbote;

Süß Anton, Hausdiener in der k. k. Hof- und Staatsdruckerei;

Schneider Gustav Hermann, Oberinspector und General-Agent der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

Kohn Jacques, Disponent, und

Halle Saly, Fabrikant und öffentlicher Gesellschafter der Firma Posnansky & Streletz. (Angenommen.)

(3923.) **Derselbe** referiert über sechs Gesuche aus dem VII. Bezirke um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:

Krovak Josef, Kleidermachergehilfe;

Kawecki Stanislaus, k. u. k. Hofreitknecht;

Gerstorfer Sebastian, Blasinstrumentenmacher;

Ringer Karl, Schilder- und Schriftenmaler;

Helbling Jakob, Kutscher und Packer, und

Trenker Franz, Hausbesorger. (Angenommen.)

(3949.) **St.-R. Kreindl** referiert über das Offertverhandlungs-Ergebnis, betreffend Sicherstellung der Bauarbeiterarbeiten für den Canalbau XVIII., Schmid- und Mandlgasse, und beantragt, es seien die eingelangten drei Offerte abzulehnen und es sei eine neue Offertverhandlung auszuschreiben. (Angenommen.)

(3870.) **Derselbe** referiert über das Project für die im Pflasterungspräliminare pro 1893 vorgesehene Neupflasterung eines Theiles der Hirschengasse im XIX. Bezirke im veranschlagten Betrage von 20.792 fl. 77 kr. und beantragt die Genehmigung dieses Projectes. (Angenommen.)

(3899.) **Derselbe** referiert über die Instandsetzung der Zifferblätter der Thurmuhr des Amtsgebäudes im XVIII. Bezirke Währing und beantragt Genehmigung der Reparatur der Zifferblätter durch den Uhrmacher Richard Liebing um den Betrag von 40 fl., ferner Genehmigung der Kosten der Gerüstaufstellung per 75 fl. und Bewilligung eines Zuschusscredites per 115 fl. zur Ausgabs-Rubrik LI. (Angenommen.)

(3900.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Johann Steinzer um Herabsetzung des Pachtzinses für die städt. Parc. 374 in der Ried-Reissern in Ober-Sievering und beantragt die Herabsetzung des Pachtzinses per 15 fl. auf 10 fl. ab 1. Jänner 1893.

Dieser Antrag wird abgelehnt.

(4009.) **St.-R. Wurm** referiert über die Frage, ob für die Realität Or.-Nr. 3 Frankgasse, XVIII. Bezirk, Währing, eine beschränkte Bauweise vorzuschreiben sei, und beantragt, es habe eine Beschränkung in der Bauweise nicht einzutreten und könne die Verbauung nach § 42, Abs. 9 und 10, Bauordnung erfolgen. (Angenommen.)

(3893.) **St.-R. Matthies** referiert über die Umdeckung des Dachstuhles am Schulgebäude III., Kolonitz-Löwengasse, und beantragt die Genehmigung der genannten Herstellung mit dem bedeckten Kostenerfordernisse von 2022 fl. 3 kr. (Angenommen.)

(3922.) **Derselbe** referiert über vier Gesuche aus dem VII. Bezirke um Einbürgerung und beantragt die Zusicherung der Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband an:

Humann Karl, Verkäufer;

Drewes Adolf Paul, Taschnergehilfe;

Aberl Heinrich, Gürtlergehilfe, und

Reisinger Lorenz, Geschäftsdiener. (Angenommen.)

(3921.) **Derselbe** referiert über eilf Gesuche aus dem V. Bezirk um Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband und beantragt:

a) die Verleihung der Zuständigkeit nach Wien an:
Sukdolak Josef, Schneidermeister;
Buresch Josef, Tischlergehilfe;
Emeder Josef, Fiaker-Kutscher;
Vogt Johann, Kutscher und Hausbesorger;
Schiebl Georg, Fleischhauer;
Lendel Ignaz, Maurer und Hausbesorger;
Holzer Georg, Schneidermeister;
Jelletz Wilhelm, Gemischtwaren-Verschleißer;
Baroch Josef, Musiker, und
Kodytek Anton, Maschinenwärter;

b) die Zusicherung der Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband an:
Sebesta Johann, Band- und Kreissägearbeiter.
Diese Anträge werden angenommen.

(3981.) **Derselbe** referiert über die nach Edgar Rudan aushaftenden Fracht- und Fahrtauslagen und beantragt die Abschreibung derselben im Betrage von 2 fl. 42 kr. (Angenommen.)

(3425, 3496, 3650, 3937.) **St.-R. Dr. Vogler** referiert über die in der Zeit vom 25. Mai bis 2. Juni im 3., 2. und 1. Wahlkörper des XVII. Bezirkes vorgenommenen Bezirksausschuss-wahlen und beantragt die Bestätigung der folgenden Wahlen, u. zw.:

des Kretschek Karl, Trödlers und Hausbesitzers, XVII., Hernals, Steinergasse 13, gewählt mit 438 Stimmen von 450 erschienenen Wählern des 3. Wahlkörpers;

des Franz Josef, Bürgerschullehrers, XVII., Hernals, Kirchengasse 40;

des Reisinger Johann, Gastwirtes und Hausbesitzers, XVII., Dornbach, Urbangasse 3, gewählt mit 182, beziehungsweise 180 Stimmen von 190 erschienenen Wählern des 2. Wahlkörpers;

des Bittermann Ferdinand, Hausbesitzers, XVII., Hernals, Alsbachstraße 47;

des Hanke Josef, Gemischtwaren-Verschleißers und Hausbesitzers, XVII., Hernals, Josefigasse 57, gewählt mit 46, beziehungsweise 44 Stimmen von 47 erschienenen Wählern.

(Angenommen; an den Gemeinderath.)

(3946.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen der Anna Marie Klingsbigl, Schuldirectorswitwe, um Anweisung der Witwenpension und einer Pensionszulage und beantragt, die Anweisung der normalmäßigen Witwenpension jährlicher 633 fl. 33½ kr. auf die Dauer des Witwenstandes vom 1. Mai 1893 angefangen sowie des Sterbequartales per 475 fl. aus der Wiener Lehrerpensionscassa gegen seinerzeitige Abrechnung mit der n.-ö. Lehrerpensionscassa.

(Angenommen.)

(4017.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen der Oberlehrerswitwe Marie Brucha um Anweisung der Witwenpension und beantragt, derselben die normalmäßige Witwenpension per 433 fl. 33½ kr. aus der Wiener Lehrerpensionscassa gegen seinerzeitige Abrechnung mit der n.-ö. Landes-Lehrerpensionscassa anzuweisen. (Angenommen.)

(3963.) **Derselbe** referiert über vier Gesuche aus dem IX. Bezirke puncto Einbürgerung und beantragt die Zusicherung der Aufnahme in den Wiener Gemeindeverband an:

Zwack Edmund, Oberbeamter der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodencreditanstalt,
Fried Siegmund, Agent;
Löhr Johann, Gemischtwaren-Verschleißer, und
Pfeifer Georg, Steindruckergehilfe. (Angenommen.)

(3790.) **St.-R. Vaugoin** referiert über die von Marie Dworzak angebotene Graberhaltungswidmung bezüglich des Einzelngrabes Gruppe 15 A, Reihe 16, Grab-Nr. 4 im Central-Friedhofe per 300 fl. Silberrente und beantragt die Annahme dieser Graberhaltungswidmung unter den vom Magistrate beantragten Modalitäten.

(Angenommen.)

(3836.) **Derselbe** referiert über das Ansuchen des Seelsorgeramtes in Gerjen, Comitat Tolnau, um Unterstützung der durch Überschwemmung arg geschädigten Einwohner der Gemeinde Gerjen und beantragt die Gewährung eines Unterstützungsbetrages per 50 fl.

(Abgelehnt.)

(3812 und 3780.) **Derselbe** referiert über rückständige Beerdigungsgebüren nach 47 Parteien des X. Bezirkes im Gesammtbetrage von 162 fl. 12½ kr. und nach 33 Parteien des V. Bezirkes im Gesammtbetrage von 148 fl. 90 kr. und beantragt die Abschreibung dieser Gebüren aus dem Titel der Uneinbringlichkeit.

(Angenommen.)

(3914.) **St.-R. v. Götz** referiert über das Ansuchen des Franz Rohrer, Grabkreuz-Verschleißers, um Bewilligung zur Herstellung eines Geräthschaftsschupfens bei seinem Verkaufslocale auf der Cat.-Parc. 148/1 an der Friedhofstraße in Unter-Baumgarten, XIII. Bezirk, und beantragt die Bestätigung des Antrages des magistratischen Bezirksamtes für den XIII. Bezirk auf Ertheilung des Bauconsenses.

(Angenommen.)

(4015.) **Derselbe** referiert über nothwendige Herstellungen in dem städtischen Schulgebäude XIII. Bezirk, Penzing, Schulgasse 10, und beantragt die Genehmigung dieser mit der budgetmäßig bedeckten Summe von 3144 fl. 84 kr. veranschlagten Herstellungen.

(Angenommen.)

Schluss der Sitzung.

Bezirksausschüsse.

Ergebnis der am 26. Juni 1893 vom 2. Wahlkörper des XVI. Gemeindebezirkes vorgenommenen Wahlen für den Bezirksausschuss mit der Functionsdauer bis 1897.

Zahl der zu wählenden Bezirksausschüsse	Mit absoluter Stimmenmehrheit wurden gewählt	Zahl der erschienenen Wähler	Zahl der erhaltenen Stimmen
3	**Schmidt** Leopold, Hausbesitzer, XVI., Payergasse 2	411	235
	Migl Josef, Bürgerschullehrer, XVI., Lerchenfelderstraße 16		234
	Hennig Karl, Beamter der k. k. Staatseisenbahn, XVI., Hofergasse 13		229

Allgemeine Nachrichten.

Das Bureau des Bezirksausschusses I. Bezirk, welches bisher im neuen Rathhause untergebracht war, befindet sich vom 28. Juni d. J. an im alten Rathhause, 2. Stock, I., Wipplingerstraße.

(Überreichung der Hauszinsertrags-Bekenntnisse für das Jahr 1894.) Zur Bemessung der Hauszinssteuer für das Jahr 1894 sind die Zinsfassionen sämmtlicher Häuser Wiens für die Vermietungs-Periode vom 1. November 1892 bis 31. October 1893, und zwar für jene des I. Bezirkes bis Ende Juni d. J., für jene der übrigen Bezirke längstens bis Ende August d. J., bei den k. k. Steuer-Administrationen der einzelnen Stadtbezirke von den dazu Verpflichteten zu überreichen, und zwar:

Für den		I.	Bezirk:	Stadt, Fleischmarkt Nr. 19.
„	„	II.	„	Leopoldstadt, Große Pfarrgasse Nr. 28.
„	„	III. und XI.	„	Landstraße, Hauptstraße Nr. 33.
„	„	IV., V. „ X.	„	IV., Gusshausstraße Nr. 7.
„	„	VI. „ VII.	„	Neubaugasse Nr. 21.
„	„	VIII. „ IX.	„	IX., Lackierergasse Nr. 1.
„	„	XII. „ XIII.	„	Rudolfsheim (Sechshaus), Ullmannsstraße Nr. 54.
„	„	XIV. „ XV.	„	Rudolfsheim (Sechshaus), Meidlingergasse Nr. 4.
„	„	XVI. „ XVII.	„	Hernals, Kirchengasse Nr. 33.
„	„	XVIII. „ XIX.	„	Währing, Martinstr. Nr. 100.

Schulnachrichten.

(Bezirksschulrath der Stadt Wien.)

Auszug aus dem Sitzungs-Protokolle der Vollversammlung des Bezirksschulrathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 7. Juni 1893.

Die Diensteseigenschaft eines Unterlehrers wird als eine definitive anerkannt.

Das Ansuchen eines Bürgerschullehrers um Zuerkennung des Sterbequartals anlässlich des Ablebens seiner Gattin, einer Volksschullehrerin, wird wegen Mangels eines gesetzlichen Anspruches abgelehnt, dagegen dessen Alternativgesuch um gnadenweise Bewilligung eines Beitrages zu den Leichen- und Krankheitskosten bei der Gemeindevertretung befürwortet.

Das Ansuchen eines Privatbeamten um Bewilligung eines Erziehungsbeitrages für sein unmündiges Kind, des Sterbequartales und Quartiergeldes anlässlich des Ablebens seiner Gattin, einer Volksschullehrerin, wird wegen Mangels eines gesetzlichen Anspruches abgewiesen.

Das Gesuch einer Volksschullehrerin um nachträgliche Giltigkeitserklärung ihres Lehrbefähigungszeugnisses wird dem k. k. n.-ö. Landesschulrathe befürwortend vorgelegt.

Der Wiener Stadtrath wird über Einschreiten eines Bürgerschullehrers ersucht, den Genannten als definitiven Bürgerschullehrer nachträglich dem k. k. n.-ö. Landesschulrathe präsentieren zu wollen.

Der Magistrat wird ersucht, den nach einem Bürgerschullehrer hinterbliebenen Waisen über erfolgtes Ableben ihrer Mutter anstatt der bisherigen Erziehungsbeiträge eine Concretalpension flüssig zu machen.

Das Ansuchen einer Arbeitslehrerin um Aufhebung der Carenz ihrer Remuneration für die Zeit des ihr ertheilten Urlaubes und um Zuerkennung des Sterbequartales und des Quartiergeldes nach ihrer verstorbenen Schwester, einer Volksschullehrerin, wird abgelehnt, dagegen die gnadenweise Bewilligung eines Beitrages zu den Krankheits- und Beerdigungskosten bei der Gemeindevertretung befürwortet.

Einem Volksschullehrer wird die vierte Dienstalterszulage vom 1. Juli 1893 an zuerkannt.

Das Gesuch eines Bürgerschullehrers um Abänderung des Anfallstages der ersten Dienstalterszulage wird abgewiesen.

Mehreren Lehrpersonen wird unter Offenhaltung des Recurses eröffnet, dass ihnen bei Bemessung der Dienstalterszulagen die Zeit innerhalb deren sie nach ihrer ersten definitiven Anstellung in anderen Schulbezirken in provisorischer Eigenschaft gedient haben, in Abrechnung gebracht werden wird.

Dem Ansuchen eines Bittstellers um weitere Aufnahme von Schülergruppen wird nur unter der Bedingung entsprochen, dass der Petent die ihm seinerzeit ertheilten Aufträge genau einhalte, widrigenfalls ihm die ertheilte Erlaubnis sofort entzogen werden würde.

Bezüglich des Schlusses des Schuljahres 1892/93 und bezüglich der Schüleraufnahme zu Beginn des Schuljahres 1893/94 werden Beschlüsse gefasst.

Bei dem k. k. n.-ö. Landesschulrathe wird die Systemisierung der Stelle eines eigenen Religionslehrers für die Bürgerschule für Knaben, III. Bezirk, Sechskrügelgasse 11, beantragt.

Es wird beschlossen, dem Lehrer Sylvester Zlabinger und dem Director Anton Fetzmann anlässlich ihrer Versetzung in den Ruhestand die volle Anerkennung des Bezirksschulrathes auszusprechen.

Endlich werden Disciplinarangelegenheiten erledigt.

Approvisionierung.

(Der tägliche Fleischmarkt.)

In der Großmarkthalle eingelangte Fleischwaren vom 18. bis 24. Juni 1893.)

1. Fleischsendungen:

a) Für den täglichen Fleischmarkt.

Rindfleisch . . .	209.348	Kg.	(Davon aus Nieder-Österreich — 178.437; aus Ober-Österreich — 769; aus Mähren — 7826; aus Böhmen — —; aus Galizien — 1973; aus Ungarn — 2263; aus der Bukowina — 180; aus Croatien — — Kg.)
Kalbfleisch . . .	25.230	„	(Davon aus Nieder-Österreich — 2017; aus Ober-Österreich — —; aus Mähren — 495; aus Galizien — 22.718; aus Ungarn — —; aus der Bukowina — — Kg.)
Schaffleisch . .	136	„	(Davon aus Nieder-Österreich — 92; aus Mähren — —; aus Galizien — 44; aus Ungarn — —; aus der Bukowina — — Kg.)
Schweinfleisch .	19.725	„	(Davon aus Nieder-Österreich — 12.599; aus Oberösterreich — —; aus Böhmen — —; aus Mähren — 1046; aus Galizien — 1445; aus Ungarn — 4635; aus der Bukowina — — Kg.)
Kälber	977	Stück	(Davon aus Nieder-Österreich — 199; aus Ober-Österreich — ; aus Mähren — 77; aus Steiermark — —; aus Galizien — 695; aus Ungarn — 6; aus der Bukowina — —; aus Böhmen — — St.)

Schafe	59 Stück	(Davon aus Nieder-Österreich — 58; aus Ober-Österreich — —; aus Mähren — 1; aus Galizien — ; aus der Bukowina — —; aus Ungarn — — St.)
Schweine . . .	136 „	(Davon aus Nieder-Österreich — 75; aus Mähren — 2; aus Galizien — 54; aus Ungarn — 5; aus der Bukowina — — St.)
Lämmer	— „	(Davon aus Nieder-Österreich — —; aus Mähren — —; aus Galizien — —; aus Ungarn — — St.)

b) Für den Approvisionierungsverein.

Rindfleisch . .	17.363 Kg.	Kälber	26 Stück
Kalbfleisch . .	302 „	Schafe	15 „
Schaffleisch . .	— „	Schweine	— „
Schweinfleisch .	1344 „	Lämmer	48 „

2. Preisbewegung:

Rindfleisch	Siedfleisch	von 28	bis 64	kr. per Kg.	
	Rostbraten u. Rieden	„ 50	„ 100	„ „ „	
Kalbfleisch		„ 24	„ 68	„ „ „	
extrem		„ —	„ —	„ „ „	
Schaffleisch		„ 36	„ 50	„ „ „	
Schweinfleisch		„ 48	„ 74	„ „ „	
Kälber		„ 34	„ 56	„ „ „	
Schafe		„ 36	„ 50	„ „ „	
Schweine		„ 44	„ 62	„ „ „	

Die Zufuhren des Rindfleisches waren im Vergleiche zu jenen der Vorwoche etwas stärker, hingegen in allen anderen Fleischwaren schwächer.

Der Verkehr war den Zufuhren entsprechend und was die Preise anbelangt, so erhöhten sich bloß jene des Rindfleisches minderer Qualität um 2 kr. und jene der Kälber und des Kalbfleisches um 2 bis 4 kr. per Kilo, während die Preise der übrigen Waren unverändert blieben.

* * *

(Pferdemarkt vom 23. Juni 1893.)

Zum Verkaufe wurden gebracht: 465 Pferde.

Preis: für Gebrauchspferde . . . . . 85—270 fl. per Stück.
„ „ Schlachtpferde . . . . . 25—57 fl. „ „

Der Markt war sehr lebhaft.

Detailpreise in der Woche vom 19. bis 24. Juni 1893:
(Geschlachtet wurden 89 Pferde.)

Vorderes Pferdefleisch	1 Kg.	20—36 kr.
Hinteres „	1 „	24—44 „
Lungen- und Rostbraten . .	1 „	24—44 „
Selchfleisch	1 „	30—50 „
Extrawürste	1 „	30—48 „
Dürre Würste	1 „	36—56 „
Rohes Fett	1 „	36—60 „
Geschmolzenes Fett	1 „	48—80 „
Schweifhaare	1 Schweif	fl. 25—1·40.
Knochen	100 Kg.	fl. 1·80—4.—
Häute	per St.	„ 4—6·50.

vom Pferde

* * *

(Schlachtviehmarkt vom 26. Juni 1893.)

1. Auftrieb.

Mastvieh: — 3491, Weidevieh — 679.

Summa . 4019.

Davon — nach Racen:

Ungarische Thiere . . .	1254
Galizische „ . . .	1537
Deutsche „ . . .	1347
Büffel „ . . .	32

Davon — nach Gattungen:

Ochsen	3131
Stiere	545
Kühe	494

2. Preisbewegung.

a) Preis per 100 Kg. Lebendgewicht mit Percentabzug:

Ungar. Schlachtthiere . .	von 50	bis 61 fl.
(extrem	„ —	„ 63 „)
Galiz. Schlachtthiere . .	„ 50	„ 61 „
(extrem	„ 62	„ 63 „)
Deutsche Schlachtthiere .	„ 51	„ 62 „
(extrem	„ 63	„ 64 „)
Weidevieh	„ —	„ — „
Stiere	„ —	„ — „
Kühe	„ —	„ — „
Büffel	„ —	„ — „
Beinlvieh	„ —	„ — „

Diese Preise ermäßigen sich um den beim Handel vereinbarten Percentabzug (auf dem heutigen Markte 37 bis 47 %), welchen der Verkäufer dem Käufer als Entschädigung:
a) für den Gewichtsverlust infolge der Schlachtung;
b) für die minderwertigen Stoffe, wie: Haut, Horn, Blut, Unschlitt 2c.;
c) für die wertlosen Stoffe, wie: Magen- und Darminhalt 2c., zugesteht.

b) Preis per 100 Kg. Lebendgewicht ohne Percentabzug:

Ochsen . .	von 19	bis 33½ fl.
Stiere . .	„ 23	„ 32 „
Kühe . .	„ 23	„ 32 „
Büffel . .	„ 16	„ 26 „
Beinlvieh .	„ —	„ — „

c) Preis per Stück:
Beinlvieh . . von 46 bis 104 fl.

Unverkauft blieben:

Ochsen	31 Stück
Beinlvieh	92 „

Gegen den letzten Montagsmarkt wurden um 151 Stück Schlachtthiere mehr aufgetrieben. Die Kauflust war ruhig und haben sich die gegen Schluss des vorwöchentlichen Montagsmarktes um 2 bis 2½ fl. per 100 Kilo ermäßigten Preise behauptet.

* * *

Preisbewegung an der Börse für landwirtschaftliche Producte in Wien vom 24. Juni 1893.

a) Getreide.

Weizen (Qualitätsgewicht 100 Kg.) . . .	von 8 fl.	40 kr.	bis 9 fl.	35 kr.
Roggen („ 100 „) . . .	„ 7 „	05 „	„ 7 „	40 „
Gerste	„ 5 „	25 „	„ 8 „	75 „
Mais	„ 5 „	65 „	„ 6 „	— „
Hafer	„ 7 „	45 „	„ 8 „	25 „

per 100 Kg.

b) Mahlproducte.

Gries	von 14 fl.	45 kr.	bis 16 fl.	20 kr.
Weizenmehl	„ 6 „	— „	„ 16 „	20 „
Roggenmehl	„ 7 „	20 „	„ 13 „	80 „
Weizenkleie	„ 4 „	80 „	„ 4 „	90 „
Roggenkleie	„ 5 „	10 „	„ 5 „	20 „

per 100 Kg.

Städtisches Lagerhaus.

Vom 15. Juni bis 22. Juni 1893.

Waren eingelagert . . . . . 24.725 Meter-Centner
„ ausgelagert . . . . . 33.201 „

Die durchschnittliche Tagesbewegung bezifferte sich auf 9.654 Meter-Centner.

Lagerstand vom 22. Juni 1893: 321.775 Meter-Centner, und zwar:

93.246	Meter-Centner	Weizen,	30.954	Meter-Centner	Roggen,
16.338	„	Gerste,	23.198	„	Hafer,
83.801	„	Mais,	2.817	„	Ölsaaten,
11.460	„	Mehl u. Kleie,	8.248	„	Wein,
2.125	„	Zucker,	6.415	Hektoliter à 100%	Spiritus.

Der Assecuranzwert dieser Waren stellt sich auf 2,969.640 fl. öst. Währ.

Sanitätsangelegenheiten.

(Einstellung der sanitären Überwachung von aus Hamburg-Altona in Wien einlangenden Reisenden.) Da nach Titel II des 1. Theiles der Beschlüsse der Internationalen Sanitäts-Conferenz in Dresden 1893 die Anwendung von Präventivmaßregeln gegenüber dem Gebiete von Hamburg-Altona dermalen nicht mehr gerechtfertigt erscheint, wird die mit hieramtlicher Kundmachung vom 18. Jänner 1893, Z. 9441, angeordnete fünftägige sanitäre Überwachung der aus Hamburg-Altona hierorts einlangenden Reisenden mit dem heutigen Tage eingestellt.

Gewerbeangelegenheiten.

(Genossenschaft der Informationsbureaux zum Zwecke der Auskunftsertheilung über die Creditverhältnisse von Firmen.) Bei der am 17. Juni 1893 unter Intervention des Genossenschafts-Commissärs, Magistrats-Commissärs Leopold Mayer, wurde: Filipp Kohn, II., Rembrandtstraße 36, zum Vorsteher und Jakob Zwillinger, I., Schottenring 17, zum Vorsteher-Stellvertreter der obigen Genossenschaft gewählt.

* * *

(Abgrenzung der Gewerbsbefugnisse der Zimmer- und Decorationsmaler und der Tapezierer.) Über Einschreiten der Genossenschaft der Zimmer- und Decorationsmaler und der Genossenschaft der Tapezierer hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlass vom 22. Juli 1890, Z. 14609 und — im Recurswege — das k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium, mit Erlass vom 10. Februar 1891, Z. 23393, nachfolgende Bestimmungen rücksichtlich der Abgrenzung der Gewerbsbefugnisse der Zimmer- und Decorationsmaler und der Tapezierer gegenüber jenen der verwandten Gewerbskategorien, nämlich der Anstreicher, Schilder- und Schriftenmaler, Lackierer und beziehungsweise Tapetenerzeuger, Tapetenhändler und Tischler, sowie endlich der Trödler, unter Hinweis auf § 36, Alinea 2 der Gewerbeordnung, festgesetzt:

1. Als ausschließliches Recht kommt den Zimmer- und Decorationsmalern die Verrichtung und Herstellung aller jener Arbeiten zu, welche auf Mauerwerk, Stuccaturen inbegriffen, mit Wasser- und Leimfarben ausgeführt werden; ferner sind die Zimmer- und Decorationsmaler berechtigt, zur Ausführung ihrer Malarbeiten auch Ölfarben zu benützen, jedoch mit der Beschränkung, dass, soferne es sich um Malereien handelt, welche auf einem mit Ölfarben hergestellten Anstriche anzubringen sind, die Herstellung dieses Anstriches dem Anstreicher zusteht.

2. Dagegen gebürt die ausschließliche Befugnis zur Verrichtung aller jener Anstreicherarbeiten, welche auf Holz ausgeführt werden, ferner von Mauer- und Metallanstrichen, zu deren Herstellung Öl-, Wachs-, Lack- und Lazurfarben erforderlich sind, mit der einen Ausnahme den Anstreichern, dass bei allen Arbeiten aus Holz oder Metall, auf welchen Schriften oder plastische Buchstaben und dergleichen ausgeführt werden sollen, der Untergrund auch von Schriftenmalern hergestellt werden darf.

3. Die Befugnis zum Spalieren von Tapeten kommt in der Regel den Tapezierern und ausnahmsweise den Zimmer- und Decorationsmalern in dem Falle zu, als das Spalieren in untrennbarem Zusammenhange mit einer von ihnen auszuführenden Malerarbeit steht.

Den Tapetenhändlern und Tapetenerzeugern als solchen kommt das Spalieren von Tapeten, d. h. die Übernahme dieser Arbeit nur in der Weise zu, dass sie die bei ihnen bestellte Spalierarbeit stets durch selbständige und befugte Tapezierermeister vornehmen zu lassen haben.

4. Den Zimmer- und Decorationsmalern steht die Anbringung und Befestigung fertiger Plastik, von Leisten und sonstiger Verzierung aller Art an Wänden und Plafonds zu; die Befestigung von Tapeten und anderen Wandbekleidungen (mit Stoffen, Gobelins, Leder u. s. w.) aber bildet eine ausschließliche Berechtigung der Tapezierer.

5. Das Tapezieren von Möbelgestellen steht ausschließlich den Tapezierern, die Verfertigung der hölzernen Möbelgestelle ausschließlich den Tischlern zu.

Jedoch sind im Interesse des Verkehrs sowohl die Tischler als auch die Tapezierer zur Übernahme von Bestellungen auf tapezierte Möbel mit der Einschränkung berechtigt, dass die Tapezierer die Verfertigung der erforderlichen Gestelle durch selbstständige und befugte Tischler, und dass die letzteren die zur Effectuierung der Holzmöbelbestellung erforderliche Tapezierer-arbeit durch selbständige und befugte Tapezierer vornehmen zu lassen haben.

Die Trödler als solche sind zwar zum Handel mit alten Möbeln, keineswegs aber zu handwerksmäßigen Reparaturen oder sonstigen Herstellungen befugt.

Baubewegung.

(Die in Klammern eingestellten Zahlen sind die Geschäftsnummern der Actenstücke im Baudepartement des Magistrates für den I. bis IX. Bezirk. — Für den X. bis XIX. Bezirk bedeuten die eingeklammerten Zahlen die Geschäftsnummern der betreffenden magistratischen Bezirksämter.)

Gesuche um Baubewilligungen wurden überreicht:

Vom 22. Juni bis 26. Juni 1893.

Für Neubauten:

II. Bezirk: Haus, Schweidlgasse, Grundb.-Einl. 2483, von Adolf Farkas, Bauführer J. Schneider (4403).
„ „ Dammstraße und Waldmüllergasse, Grundb.-Einl. 281, Baustelle I, von Wendelin Kühnel, Bauführer A. v. Bergmüller (4465).
„ „ Dammstraße und Waldmüllergasse, Grundb.-Einl. 281, Baustelle IV, von Wendelin Kühnel, Bauführer A. v. Bergmüller (4468).

III. Bezirk: Haus, Mohsgasse, Grundb.-Einl. 2700, von M. Hamburg, Bauführer J. Halla (4405).
VIII. Bezirk: Haus, Josefstädterstraße 67, von Adolf Zatzka, Bauführer L. Zatzka (4434).
IX. Bezirk: Haus, Bleichergasse, Grundb.-Einl. 1462, Baustelle IV, von Wenzel Marek, Stadtbaumeister (4488).
XI. Bezirk: Ein Stock hohes Wohnhaus, Kaiser-Ebersdorf, Schwechat-Kaiser-Ebersdorferstraße, Parcelle 1638, von Smolař Antonie, Bauführer W. Czadek, Maurermeister (9184).
XVI. Bezirk: Haus, Neulerchenfeld, Burggasse 58, von Julius Markus, Bauführer Josef Seichert (26769).
XVIII. Bezirk: Zwei Stock hohes Wohnhaus, Währing, Ferstelgasse, von Ferdinand und Aloisia Schindler, Bauführer Franz Horak (18537).

Für Zubauten:

V. Bezirk: Hoftract, Franzensgasse 13, von M. und F. Brechlmacher, Bauführer J. Hable (4388).
VII. Bezirk: Hoftract, Neubaugasse 56, von Karl Krauß, Bauführer C. Langer (4492).
„ „ Seitentract, Blindengasse 29, von Dr. Ladislaus Vajda, Bauführer E. Spieß (4475).
XI. Bezirk: Ebenerdiger Zubau, Simmering, Bachergasse Nr. 9, Conscr.-Nr. 356, von Karl und Rosa Klüring, Bauführer Ferd. Kaindl, Baumeister (9091).
„ „ Hoftract mit Keller, Simmering, Hauptstraße 137, von Franz Hasenöhrl, Bauführer Anton Heindl, Baumeister (9112).
XVI. Bezirk: Lusthaus, Ottakring, Parcelle 340/13, Grundb.-Einl. 2825, von Franz Bieberſteiner, Bauführer Franz Lehninger (26884).
XVII. Bezirk: Magazin, Hernals, Gerlgasse 42, von Karl Bauer, Bauführer Franz Novaček, Maurermeister (21288).
XVIII. Bezirk: Ebenerdiger Zubau, Salmannsdorf, Mariengasse 51, von Heinrich Sauer, Bauführer Anton Wimmer (18784).

Für Adaptierungen:

I. Bezirk: Herrengasse 5, von Paul Noha, Bauführer ? (4408).
„ „ Naglergasse 14, von C. Haubner, Bauführer F. Wokurka (4440).
II. Bezirk: Praterstraße 17, von Johann Blumenthal, Bauführer J. Gschwandner (4409).
IV. Bezirk: Alleegasse 39, von Fr. Schönthaler & Söhne, Bauführer ? (4398).
V. Bezirk: Hundsthurmerstraße 62, von Eduard Schätz, Stadtbaumeister (4477).
„ „ Diehlgasse 36, von Franz Wosetzki, Bauführer J. Binder (4469).
VII. Bezirk: Stiftgasse 1, von August Herzmansky, Bauführer F. Klein (4455).
„ „ Neustiftgasse 59, von Thereſe Schmidt, Bauführer C. Kuzel (4474).
XVI. Bezirk: Ottakring, Gablenzgasse 27, von Franz Fürst, Bauführer Franz Haslinger (26722).
„ „ Ottakring, Hüttengasse 32, von Fanni Wagner, Bauführer Matthias Bittmann (26885).
„ „ Neulerchenfeld, Burggasse 40, von Johann Penitzka, Bauführer Matthias Millik (26928).
XVII. Bezirk: Hernals, Antongasse 27, von Johann Paseka, Bauführer Georg Kowařik, Maurermeister (21287).

Für diverse (geringere) Bauten:

I. Bezirk: Lastenaufzug, Wipplingerstraße 43, von S. Blankenberg, Bauführer ? (4444).
„ „ Lastenaufzug, Tiefer Graben 5, von Karl Riedl, Bauführer ? (4469).
XI. Bezirk: Zwei Aborte sammt Hauptcanal und Wasserlauf, Simmering, Hauptstraße 152, von Karl Ludwig Zamarski, durch Dr. Rudolf Pollak, Bauführer Johann Schneider, Baumeister (9093).
„ „ Düngergrube, Simmering, Rinnböckstraße 17, E.-Z. 274, von Marie Schreindorfer, Bauführer Karl Reichstätter, Stadtmaurermeister (9095).
XII. Bezirk: Abortbau, Ober-Meidling, Schönbrunnerstraße 156, von Karoline Frumm, Bauführer Otto Ettmayer (17592).
XVI. Bezirk: Kohlenlager, Ottakring, Seitenberggasse, Ecke der Albrechtskreithgasse, von Norbert Langer & Söhne, Bauführer Franz Baumann, Zimmermeister (26931).
XVIII. Bezirk: Steinzeugrohrleitung, Währing, Hauptstraße 76, von J. Chramosta, Bauführer Heinrich Sikora (18782).

Stockwerks-Aufsetzungen:

XI. Bezirk: Simmering, Hauptstraße 56, von Ernst Wolf, Bauführer Joh. Schneider, Baumeister (9119).
XIX. Bezirk: Ober-Döbling, Hauptstraße 62, von Moriz Haymann, Bauführer A. Micheroli (11567).

Gesuche um Parcellierung wurden überreicht:

X. Bezirk: Laxenburgerstraße 6 bis 8, von August Tschinkel Söhne (4435).

Gesuche um Baulinienbestimmung wurden überreicht:

III. Bezirk: Baumgasse 61, von Franz Schlosser (4401).
„ „ Mohsgasse Grundb.-Einl. 2700, von M. Hamburg (4406).
V. Bezirk: Heinegasse Grundb.-Einl. 1732, von Anton Brunner (4429).
„ „ Reinprechtsdorferstraße Grundb.-Einl. 1733, von Anton Brunner (4431).
IX. Bezirk: Bleichergasse Grundb.-Einl. 1462, von Wenzel Marek, Stadtbaumeister (4487).
XII. Bezirk: Einl.-Z. 1059, Unter-Meidling, Parcelle 112/30, 112/31, Radetzkygasse 40, von Veronika Ferschitz und Rosina Kusalitsch (17591).
XIII. Bezirk: Acker, Parc. 140/11, Lainz, Grundb.-Einl. 83, von Thereſe Kugler (16358).
XVI. Bezirk: Neulerchenfeld, Burggasse 58, von Julius Markus (26768).
XIX. Bezirk: Ober-Döbling, Hirschengasse 46, von Amand und Marie Spetter (11473).

Gewerbeanmeldungen vom 20. Juni 1893.

(Fortsetzung.)

Felbert Mayer, auch Max — Sammeln von Pränumeranten auf Druckwerke — XIV., Rudolfsheim, Schweglerstraße 31.
Ernst Gustav, Pulitzer Leopold — Sonn- und Regenschirm-Erzeugung — I., Vorlaufstraße 1.
Shriste Karl — Tischler — XII., Gnadenzdorf, Plankengasse 1.
Heinrich Victor — Uhrmacher — XIII., Penzing, Poststraße 76.
Bös Francisca — Verschleiß von Ölfarbendruckbildern — IV., Favoritenstraße 27.
Pimperl Anna — Victualien-Verschleiß — XI., Geiselbergstraße 28.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 21. Juni 1893.

Krennmayer Johann — Backofenbauer — XVI., Ottakring, Friedmannsgasse 64.
Jöch Alois — Einspänner — II., bei Kaffee Fetzer (XVI., Neulerchenfeld, Neumayergasse 3).
Jöch Leopoldine — Einspännergewerbe — II., Untere Augartenstraße (XVI., Neulerchenfeld, Neumayergasse 3).
Friedrich Albert — Gastwirt — II., Kaiserplatz 16.
Hoffmann Marie — Gastwirtin — IX., Nussdorferstraße 33.
Schaffenberger Euphrosine — Gastwirtin — II., Praterstraße 35.
Gorcnec Anton — Gebäck-Verschleiß im Umherziehen — IX., Porzellangasse 1.
Krammer Johann — Gebäck-Verschleiß im Umherziehen — IX., Moserg. 7.
Lukaschek Gustav — Gemischtwaren-Verschleiß — VIII., Florianigasse 51.
Lichtenberg David — Herrenkleidermacher — II., Brigittagasse 8.
Račck Johann — Herrenkleidermacher — II., Lessingasse 8.
Blaustein Lisette — Kaffeeschank — II., Linienbrunngasse 11.
Kreuz Katharina — Kaffeeschank — II., Kaiserplatz 16.
Horwath Karl — Maculaturpapier-Verschleiß — XVI., Ottakring, Römergasse 13.
Schön Franz — Marmorwaren-Erzeugung — V., Siebenbrunneng. 46c.
Dirrer Marie — Milch- und Gebäck-Verschleiß — II., Herminengasse 5.
Baumgartner Bertha — Natur- und Kunstblumenhandel — XVI., Neulerchenfeld, Hauptstraße 46.
Hanzel Veronika — Feilbieten von Obst und Grünzeug im Umherziehen — II., Klosterneuburgerstraße 49.
Soukup Anna — Obst- und Grünzeug-Hausierhandel — II., Dresdnerstraße 128 a.
Borke Marie — Pfaidlerin — XVI., Neulerchenfeld, Kirchstetterng. 46.
Specht Marie — Pfaidlerin — XVII., Hernals, Sterngasse 34.
Trostler Bernhardt — Provisionsbezug — I., Singerstraße 2.
Hospudka Anton — Schlosser — XVI., Neulerchenfeld, Liebhartsgasse 20.
Butschek Karl — Schriftenmaler — XVI., Neulerchenfeld, Gürtelstraße 8.
Stefan Magdalena — Schriftenmalergewerbe — II., Glockengasse 21.
Koscharek Johann — Schuhmacher — XVI., Ottakring, Eisnerstraße 4.
Koukal Karl — Schuhmacher — XVI., Ottakring, Elisabethgasse 14.
Kropf Breindel — Trödlerin — II., Schmelzgasse 12.
Worischek Francisca — Hallentrödlergewerbe (Pachtbetrieb) — IX., Wiener Trödlerhalle, Zelle 176.
Piowali Charlotte — Verabreichung von Speisen — II., Schmelzgasse 7.
Traub Leopold — Verschleiß von gebrauchten und in- und ausländischen Briefmarken — II., Brigittenauerlände 8.
Mattes Alois — Victualien-Verschleiß — II., Denisgasse 18.
Grohmann Marie — Wäschergewerbe — XIII., Lainz, Hetzendorferstr. 21.
Waniček Josefa — Wäscheputzerin — II., Rueppgasse 12.
Petschina Marie — Zuckerwaren-Verschleiß — XVI., Neulerchenfeld, Gürtelstraße 31.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 22. Juni 1893.

Endler Bruno — Annoncenvermittlung — XIII., Baumgarten, Hauptstraße 94.

Kraft Franz — Betrieb einer Badeanstalt — XIX., Unter-Sievering, Hauptstraße 112.

Vončič Juliana — Ausschank von Brantwein in den Alleen des Exercierplatzes Schmelz — XIII., Breitensee, Antonsgasse 33.

Grotz Johann — Brantweinschankgewerbe — X., Himbergerstraße 151.

Johaninecz Josef — Bürstenbinder — VII., Zieglergasse 32.

Guttmann Emanuel — Commissionswaren-Verschleiß — I., Grashofgasse 4.

Wasserstrom Bernhard Cohen Prosper — Exporthandel — VI., Mariahilferstraße 81.

Eichberger Peter — Gastwirtsgewerbe — X., Raaberbahngasse 23.

Himmelmayer Karl — Gastwirt — XII., Unter-Meidling, Rauchg. 42.

Schuster Johann — Gastwirtsgewerbe — X., Himbergerstraße 5.

Rockenbauer Cäcilie — Gastwirtin — VII., Zieglergasse 25.

Baum Franz — Gast- und Schankgewerbe — X., Triesterstraße 2.

Anzenberger Josef — Gemischtwaren-Verschleiß — XIV., Rudolfsheim, Stättermayergasse 2.

Kamenik Marie — Holz- und Kohlen-Verschleiß — X., Quellengasse 94.

Pawlan Wenzel — Herrenkleidermacher — IX., Universitätsstraße 4.

Pfrogner Marie — Ledergalanteriewaren-Erzeugung — VI., Stumpergasse 26.

Schneider Louise — Pfaidlerin — VI., Magdalenenstraße 22.

Satanek Marianne — Privat-Lehranstalt für Maßnehmen, Schnittzeichnen und Kleidermachen — I., Kohlmarkt 5.

Urban Franz — Schuhmacher — XIV., Rudolfsheim, Arnsteingasse 27.

Hawlik Rosa — Verschleiß von Schul- und Gebetbüchern, Kalendern und Heiligenbildern — VII., Lerchenfelderstraße 59.

Majek Kaspar — Tischler — VII., Burggasse 32.

Görlich Johann — Trödlergewerbe (Pachtbetrieb) — VIII., Lerchenfelderstraße 20.

Arenth Therese — Weinschank — XIX., Ober-Döbling, Neugasse 3.

* * *

Gewerbeanmeldungen vom 23. Juni 1893.

Gruber, auch Niederleitner Anna — Brantwein-, Thee- und Punschschank — XVII., Hernals, Hauptstraße 10.

Emperer Marie — Cravattennäherin — XVI., Neulerchenfeld, Hasnerstraße 22.

Prager Rosa — Damenkleidermacherin — III., Hauptstraße 8.

Maresch Wenzel — Drechslergewerbe — XVI., Ottakring, Hofergasse 36.

Rößner Adalbert — Fiaker — I., Bartensteingasse (XVII., Hernals, Lobenhauerngasse 6).

Bär Johann — Gastwirt — III., Stammgasse 5.

Brückelmayer Marie — Gastwirtin — XIII., Penzing, Poststraße 145.

Zottmann Agnes — Gastwirtin — XVI., Ottakring, Hofergasse 17.

Schöll Karl — Gast- und Schankgewerbe — XIX., Nussdorf, Zahnradbahnstraße 38

Adler Rosa — Geflügelhandel — XVI., Neulerchenfeld, Brunnengasse 27.

Laimer Alois — Gemischtwaren-Verschleiß — XVI., Ottakring, Sailergasse 34.

Ruschowy Rudolf — Gemischtwaren-Verschleiß — III., Hauptstraße 80.

Aigenbauer Marie — Kaffeeschank — XIII., Baumgarten, Hauptstr. 132.

Ryschawy Karl — Kleinhandel mit Holz, Kohlen und Coaks — XVI., Ottakring, Elisabethgasse 2.

Curl Anton — Kastanienbrater — VIII., Langegasse 11.

Papesch Martin — Kastanienbrater — XVI., Neulerchenfeld, Thaliastraße.

Lugert Karl — Verschleiß von gebratenen Kastanien, Äpfeln und Erdäpfeln — XVI., Neulerchenfeld, Ecke der Kirchstettern- und Grundsteingasse.

Salinsky Josef — Verschleiß von gebratenen Kastanien, Äpfeln und Erdäpfeln — XVI., Neulerchenfeld, nächst der Lerchenfelderlinie.

(Das Weitere folgt.)

Inhalt:

Seite

Gemeinderath:
Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes vom 23. Juni 1893.
Inhalt:
Mittheilungen des Vorsitzenden:
1. Entschuldigung der Gem.-Räthe Rosenstingl und Dr. Nechansky . . . 1327
2. Beurlaubung der Gem.-Räthe Dr. Friedjung, Schenzel und Dobes . . . 1327
3. Bekanntgabe des Resultates der Wahl von Mitgliedern in den Bezirksschulrath, in die Commission für Verkehrsanlagen und in jene zur Bemessung der Militärtaxe pro 1893 . . . 1327
4. Beantwortung der Interpellation des Gem.-Rathes Brauneiß, betreffend die Erledigung seines Antrages wegen Einleitung von Verhandlungen mit dem Militärärar puncto Anlage einer Verkehrsstraße über das Schmelzer Exercierfeld . . . 1328
5. Desgleichen jener desselben Gem.-Rathes, betreffend die Erledigung seines Antrages wegen Überreichung von Petitionen puncto Einführung der Hauszinsclassensteuer . . . 1328
6. Desgleichen jener des Gem.-Rathes Edlhofer, betreffend die Erledigung seines Antrages auf Erbauung eines neuen Amtshauses im XVI. Bezirke und Verwendung des bestehenden Amtshauses zu einer Volksschule . . . 1328
Interpellationen:
7. Gem.-Rath Dr. Lueger, betreffend die Richtigkeit der in der „Wiener Zeitung" veröffentlichten Mittheilungen über die Verzögerung der Erstattung des Gutachtens puncto Einführung einer die Überfüllung der Waggons hintanhaltenden Tramwaywaggon-Type . . . 1329
8. Gem.-Rath Sauerborn, betreffend die Eröffnung der Erlachgasse im X. Bezirke . . . 1329
9. Gem.-Rath Djörup, betreffend die Einleitung einer Untersuchung wegen der mangelhaften Durchführung der Pflasterung bei der Nothbrücke nächst der Franzensbrücke . . . 1329
Anträge:
10. Gem.-Rath Eigner, betreffend die sofortige Durchführung der Eröffnung der Mitterberg- und Antongasse bis zur verlängerten Gersthofer Hauptstraße . . . 1330
11. Gem.-Rath Buschan, betreffend die Einführung einheitlicher Aushilfe-Bestätigungs-Blankette bei der Armenbetheilung . . . 1330
12. Gem.-Rath Brauneiß, betreffend eine Verlegung des vor dem Hause Nr. 61 in der Märzstraße stehenden Auslaufbrunnens . . . 1330
13. Derselbe, betreffend eine Subventionierung des katholischen Schulvereines für Österreich . . . 1330
14. Gem.-Rath Steiner, betreffend die Errichtung einer städtischen Flurenwache für die ländlichen Bezirkstheile der Stadt Wien . 1330
Referate:
15. Gem.-Rath Dr. Vogler, betreffend das Ergebnis der Bezirksausschuswahlen im XVII. Bezirke . . . 1331
16. Gem.-Rath Ritt. v. Neumann, betreffend die Adaptierung des genieteten Hauses, II., Wintergasse 14, zu einer Doppel-Volksschule (Zuschusscredit) . . . 1332
17. Gem.-Rath Wurm, betreffend die Renovierung der Kanzleilocalitäten des Bezirksausschusses und des Armeninstitutes im Gemeindehause des IX. Bezirkes (Zuschusscredit) . . . 1332
18. Gem.-Rath Dr. Lederer, betreffend die Trinkwasserzufuhr in mehreren neuen Bezirken (Zuschusscredit) . . . 1332
19. Gem.-Rath Josef Müller, betreffend die Stellungnahme zum Entwurfe der an die Actiengesellschaft vormals Krauß & Comp. zu ertheilenden Concession für die Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn . . . 1333
Stadtrath:
Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 15. Juni 1893 . . . 1352
Bezirksausschüsse:
Ergebnis der am 26. Juni 1893 vom 2. Wahlkörper des XVI. Gemeindebezirkes vorgenommenen Wahlen für den Bezirksausschuss mit der Functionsdauer bis 1897 . . . 1357
Allgemeine Nachrichten:
Bezirksausschuss des I. Bezirkes . . . 1357
Überreichung der Hauszinsertrags-Bekenntnisse für das Jahr 1894 . . 1358
Schulnachrichten:
Bezirksschulrath der Stadt Wien . . . 1358
Approvisionierung:
Täglicher Fleischmarkt vom 18. bis 24. Juni 1893 . . . 1358
Pferdemarkt vom 23. Juni 1893 . . . 1359
Schlachtviehmarkt vom 26. Juni 1893 . . . 1359
Preisbewegung an der Börse für landwirtschaftliche Producte in Wien vom 24. Juni 1893 . . . 1359
Städtisches Lagerhaus . . . 1360
Sanitätsangelegenheiten:
Einstellung der sanitären Überwachung von aus Hamburg-Altona in Wien einlangenden Reisenden . . . 1360
Gewerbeangelegenheiten:
Genossenschaft der Informationsbureaux zum Zwecke der Auskunftsertheilung über die Creditverhältnisse von Firmen . . . 1360
Abgrenzung der Gewerbsbefugnisse der Zimmer- und Decorationsmaler und der Tapezierer . . . 1360
Baubewegung:
Gesuche um Baubewilligungen vom 22. bis 26. Juni 1893 . . . 1360
Gewerbeanmeldungen . . . 1361
Kundmachungen.

Herausgeber: **Die Gemeinde Wien.** — Verantwortlicher Redacteur: **Dr. Friedrich** Edler v. **Radler,** Secretär des Wiener Magistrates.

Papier aus der k. k. priv. **Pittener Papierfabrik.** — **J. B. Wallishausser's** k. u. k. Hof-Buchdruckerei, Wien.

Inseraten-Annahme bei Otto Maaß (Haasenstein & Vogler), Wien, I., Walfischgasse 10.